



Untitled. Spazi ibridi della città contemporanea

Progetto di Ricerca cofinanziato dal Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio di Politecnico e Università di Torino (I call 2017)

Referente scientifico del progetto:

Marco Santangelo

Comitato scientifico del dossier:

Marta Bottero, Chiara Devoti, Marco Santangelo

Untitled. Spazi ibridi della città contemporanea

Untitled. Hybrid Spaces in the Contemporary City

MARCO SANTANGELO

Abstract

Spazi pubblici e privati con caratteri di utilizzo transitorio o indefinito rappresentano una sfida analitica per chi si occupa di leggere e interpretare le città contemporanee: questi spazi sono identificati impropriamente come vuoti e solo in parte si possono ricondurre a categorie note e formalizzate di uso. Tenendo conto di prospettive disciplinari diverse si è quindi individuato un concetto sufficientemente vago ma ricco di potenziali suggestioni analitiche, l'ibrido, come guida nel confronto tra posizioni e con casi reali. L'uso del termine ibrido ha permesso sia di riferirsi a spazi e edifici di tipologie e caratteristiche diverse sia di non dover riconoscere immediatamente una loro destinazione all'interno di un quadro noto di usi e funzioni possibili.

Public and private spaces that are temporarily used, or for which their use is not clearly definable, represent an analytical challenge for researchers whose aim is to understand and interpret contemporary cities. Such spaces are often wrongly considered as empty, and only sometimes they can be labelled or associated with a formalized category of use. To have a guide in the multi-disciplinary debate and to be able to analyze different case studies, the vague but potentially fruitful concept of hybrid has been adopted: such concept has allowed to refer to typologically diverse spaces and, at the same time, to avoid the need to pre-define a specific use or function for those spaces.

Marco Santangelo, professore associato di Geografia, Politecnico di Torino, DIST.

marco.santangelo@polito.it

Le ragioni di questa sezione

La sezione qui presentata è il frutto di una ricerca biennale, dallo stesso titolo di questo contributo introduttivo, che è stata finanziata dal DIST, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio del Politecnico e dell'Università di Torino, sia con fondi dedicati, sia con cofinanziamento dei ricercatori coinvolti. Questa ricerca, come altre presentate nello stesso bando o in quelli successivi, ha avuto una caratteristica che è utile ricordare per comprendere la numerosità e, soprattutto, varietà dei saggi presentati: ai ricercatori coinvolti era fatta esplicita richiesta di (i) sviluppare un tema che prevedesse il contributo di discipline diverse – in questo caso urbanistica, storia, geografia, estimo, sociologia, economia, architettura, ingegneria energetica, geomatica – e (ii) utilizzare la ricerca per stabilire contatti e relazioni con altri ricercatori e contesti. Queste due precondizioni al finanziamento sono effettivamente diventate condizioni alla ricerca perché se da un lato hanno consentito di affrontare il tema dello sviluppo delle città con approcci, metodi e costruzioni concettuali diverse, dall'altro hanno impegnato il gruppo soprattutto nel confronto teorico-metodologico e non, come programmato, sul lavoro comune su

un caso di studio (Torino). La flessibilità concessa dal tipo di bando ha quindi consentito di rivedere il programma e di incentrare l'attività sul confronto, a partire da seminari che hanno visto contributi disciplinari specifici e dibattiti multi-disciplinari volti a mettere in luce le possibili convergenze e/o le necessarie specificità nel modo di intendere e praticare la ricerca in ambito urbano. Non è stato, nonostante il numero di partecipanti senior e junior (33), un gruppo rappresentativo di ogni disciplina possibile, e di ogni approccio all'interno della stessa disciplina, così come è stata diversa la misura del contributo di ogni partecipante¹. Eppure, come si potrà vedere dalle pagine che seguono, la diversità dei punti di vista che sono stati adottati è indicativa di vivacità e aperture poco comuni e, nello stesso tempo, premessa di collaborazioni future.

Le ragioni della ricerca

La motivazione principale che ha spinto i membri del gruppo di ricerca a dare inizio al progetto ha riguardato la persistente sfida analitica che spazi pubblici e privati con caratteri di utilizzo transitorio o indefinito portano a chi si occupa di leggere e interpretare le città contemporanee: questi spazi, identificati impropriamente come vuoti, solo in parte si possono ricondurre a categorie note come, ad esempio, quella delle aree dismesse della produzione industriale. Accanto a queste aree esistono, a titolo esemplificativo e senza pretesa di esaustività, spazi del commercio (la grande, media e piccola distribuzione, i "mall", le vie commerciali di aree non centrali, le strade mercato del periurbano, i vuoti dei mercati cittadini), spazi a destinazione – ma non uso – agricolo, edifici adibiti a uso collettivo (scolastici, di culto, caserme, ospedali), edifici o singole unità residenziali al di fuori del mercato della vendita o dell'affitto per le più diverse motivazioni, aree e stazioni ferroviarie e della logistica in generale, aree della produzione del settore primario (es. cave) non più in uso e non ancora riconvertite. Questi spazi e edifici sono solo in parte destinati a un uso temporaneo, formale o informale (es. parcheggi, laboratori, magazzini, ricoveri), che si riferisce a pratiche sociali, microeconomie e forme di aggregazione spesso legate a precise condizioni di contesto. Questi stessi spazi sono, peraltro, considerati in larga misura il risultato di una duplice difficoltà: la prima riguarda il dover ripensare il loro uso a causa di una crisi economica generalizzata e prolungata che ha evidenti ricadute sull'organizzazione stessa della società e della città e che ha effetti che vanno oltre l'evidenza di un surplus di stabilimenti e luoghi della produzione; la seconda, connessa, è relativa alla difficoltà nella formulazione di politiche e strategie territoriali che sappiano promuovere una rifunzionalizzazione di questi spazi, edifici e pratiche "senza titolo" (*untitled* del titolo) e una loro ricollocazione all'interno di ipotesi di trasformazione delle città. Obiettivo della ricerca è stato, quindi, di ipotizzare un passaggio operativo utile a superare la contraddizione insita nella definizione di questi spazi e

edifici come vuoti perché non ascrivibili a una casistica nota e regolata di uso.

Per far ciò, consapevoli della numerosità e della qualità di studi e ricerche che si sono confrontati con il tema², si è individuato un concetto sufficientemente vago ma ricco di potenziali suggestioni analitiche, l'ibrido, che potesse fare da guida nel confronto tra posizioni e con casi reali. L'uso del termine ibrido, pur se carico di premesse tecno-scientifiche³, ha permesso sia di riferirsi a spazi e edifici di tipologie e caratteristiche diverse sia di non dover riconoscere immediatamente una loro destinazione all'interno di un quadro noto di usi e funzioni possibili, tenendo anzi presente la possibilità di ipotizzarli anche come spazi cuscinetto per trasformazioni future⁴. Molti di questi spazi hanno comunque usi molteplici, temporanei e informali ma non per questo sono vuoti o "svuotabili": rispondono a esigenze altrimenti non soddisfacenti, come nel caso di edifici che sono temporaneamente utilizzati per ospitare attività produttive non convenzionali, spazi utilizzati per attività di tipo sociale, aree utilizzate come orti urbani, ecc. Altri spazi e edifici sono effettivamente vuoti, non per questo si tratta però di assenze dal panorama urbano, come è dimostrato dalla loro presenza fisica in termini di ostacolo, barriera o problema, per esempio in relazione alla manutenzione, alla bonifica, all'impatto su passaggio e percorribilità dell'area. Il carattere ibrido, infine, permette di non ricondurre questi spazi e edifici a una logica irriducibile di utilizzo, ossia alla necessità di dover trovare una funzione e un uso per ovviare al problema di avere un "vuoto". Questi spazi e edifici non sono, insomma, una patologia del sistema urbano, né nel loro utilizzo improprio o transitorio né nel loro non utilizzo. Sono una delle componenti della città, ibride perché urbane e problematiche solo per l'assenza di una visione complessiva delle trasformazioni della città stessa, di politiche urbane che permettano di ipotizzare usi e funzioni più che di interventi che impongano la risoluzione di un problema⁵.

Ibrido e urbano

Il termine ibrido è utilizzato per prendere atto di prospettive analitiche e interpretative diverse, per costruire un terreno comune seppure "temporaneo": un luogo o spazio ibrido perché aperto all'incontro, alla negoziazione e alla partecipazione. Occorre però chiarire alcuni aspetti relativi a questo approccio concettuale volutamente debole e destinato a essere messo in discussione, soprattutto in relazione al rapporto con contributi teorici che tendono a superare una visione strutturata e strutturante della realtà e il contemporaneo riferimento alla tecnica e alle tecniche del disegno e dell'organizzazione della città.

L'ibridismo, in relazione agli studi urbani, è un esplicito richiamo a teorie che cercano proprio di comprendere ciò che accade tra spazi dei quali natura e destinazioni sono note e date. In questo senso, stare in mezzo – *in between* – è una condizione ideale per capire in cosa e come si trasforma la

città, non prestando attenzione a come uno spazio sia descritto ma a cosa ci stia dicendo: sono gli accadimenti particolari, l'attenzione a uno specifico luogo o edificio, l'osservazione di una pratica che ci possono dare informazioni diverse, forse conflittuali, rispetto a quelle che potremmo altrimenti ottenere da una lettura mediata da consuetudini e presenza di norme in relazione a quello stesso spazio o edificio⁶. Questa attenzione al particolare, alla sua storia, è anche frutto di un approccio non – o più che – rappresentativo della realtà, ovvero di un tentativo da parte delle scienze sociali di andare oltre una conoscenza del mondo basata quasi esclusivamente sulla sua rappresentazione, in qualsiasi forma essa sia⁷. Questo approccio, che è fondamentalmente antitetico rispetto a una ipotesi di conoscenza tecnica, regolativa e certa dello spazio dell'azione umana, ha permesso una riscoperta di visioni e attività minori e talvolta minute, gerarchicamente e dimensionalmente, che sono però anch'esse parte costitutiva della città e delle sue potenziali trasformazioni: a queste sono rivolte sia le ipotesi di urbanismo tattico e auto-organizzato di cui si è scritto, sia l'attenzione alle pratiche del fare città che possono stare al di fuori del catalogo di pratiche ufficiali e formali⁸. L'ibrido, il “senza titolo”, è un modo di riacquistare una prospettiva di lungo termine sulle città e le loro trasformazioni, contrastando la necessità di prevedere tutto, di sistemare tutto e di controllare tutto. Ibrido, quindi, non solo come incompiuto ma anche come in-trasformazione, con tempi diversi da quelli dell'investitore, dell'investimento, del piano e del progetto esecutivo.

L'uso di questa metafora sostanzialmente biologica, tuttavia, non è esente da criticità. In primo luogo di tipo operativo, visto che permetterebbe di adottare approcci e metodi eterogenei senza doversi troppo preoccupare di come tutto si possa tenere insieme. Una seconda criticità sta nel contrapporre l'ibrido, come categoria concettuale, a un mondo di pratiche formali e norme che vengono considerate altre e essenzialmente diverse, mentre la contrapposizione è più una necessità retorica che una concreta separazione cognitiva e analitica. La terza criticità, di cui occorre avere consapevolezza, viene messa bene in evidenza da Hall (2017) in relazione alla natura problematica dell'autenticità in ambito culturale: «[l']ibridismo, anche se cattura alcuni aspetti, può anche costituire una maniera confusa di intendere i diversi punti di partenza [di riferimento, N.d.T.] di una società, il suo carattere risultante da “quanto-è-accaduto-dopo”. L'ibridismo sembra troppo spesso attribuire un coinvolgimento [nella definizione di una società] del sangue più che al susseguirsi di fattori storici e culturali. Per il mio gusto, [è un concetto] troppo vicino a forme di riduzionismo biologico» (p. 98; traduzione propria). Nel nostro caso, trasportando le riflessioni di Hall dagli studi sulle migrazioni agli studi urbani, il problema non è il “sangue” – che potrebbe tradursi con il rischio di assumere una *path dependency* nel processo di trasformazione della città – ma

il ritenere che la natura ibrida della città non possa mai tradursi in una sua organizzazione o struttura, ovvero che sia irriducibile la distanza tra ciò che accade e ciò che descrive (sistematizza, cristallizza) l'accaduto.

Quodlibet: i contributi di questa sezione

I contributi di questa sezione sono eterogenei: ci sono approcci diversi per caratteri disciplinari e idee diverse di raccontare gli spazi ibridi della città contemporanea. Alcuni contributi dialogano esplicitamente con il tema degli spazi ibridi e altri, potremmo definirli di frontiera, tracciano spazi inusuali e alternativi rispetto alle modalità più diffuse di ripensare alla città.

Una parte dei contributi affronta quindi esplicitamente il tema della ricerca, la definizione di un senza-titolo attraverso l'analisi di un luogo o di uno spazio: dagli spazi religiosi, alle piazze, agli edifici industriali dismessi e rifunzionalizzati. Nell'articolo di Devoti, che vede dei contributi di Angelucci e Raggi, per esempio, scrivendo di Torino, Firenze e Roma vengono messe in rilievo le ragioni storiche dell'ibrido e del temporaneo, che in qualche misura connotano una precarietà come caratteristica essenziale della città e definiscono una valenza analitica nella opportuna dimensione inefficiente del disegno delle trasformazioni urbane. Angelucci, in un contributo a parte, ci racconta della natura essenzialmente ibrida della platea di Monte Cavallo, più nota come la piazza del Quirinale a Roma: una lettura storica di uno spazio urbano che ci riconsegna il senso delle diverse fasi, opzioni, scelte che costituiscono quello stesso spazio così come lo possiamo vedere e, grazie alle fonti, in molti momenti di questa costruzione. Questa lettura, come altre nella sezione, ci rammenta della natura ibrida della città e della provvisorietà dello stato attuale della forma urbana. In linea con questa interpretazione è anche il contributo di Gianasso, in cui si mette in luce come alcune situazioni siano risolte perché “riempite” di funzioni note: il caso della sistemazione del piano del ferro a Torino nei primi decenni del Novecento ci permette di riflettere su due diverse accezioni di senza-titolo: ibrido perché in attesa di qualche cambiamento oppure ibrido come caratteristica propria dello spazio. Giorda e Longhi riflettono sul rapporto tra religioni e spazi ibridi in un'ottica di ripensamento dello spazio e di rigenerazione, distinguendo tra sguardi sincronici e orizzontali – più funzioni contemporaneamente – e diacronici e verticali – sostituzione di funzioni nel tempo. Il loro contributo si confronta con il ruolo delle emozioni e della memoria nell'ibridazione di queste componenti specifiche e ipotizza una maggiore corresponsabilità nella gestione della città, con apertura a soluzioni condivise e partecipate. A queste riflessioni è collegato anche il contributo di Asselle e De Lucia, che proprio in relazione agli spazi di culto sviluppano delle ipotesi di riconoscimento, catalogazione e prospettive di riuso di questi luoghi, nel quadro di un più generale interesse a tutelare e conservare i beni della comunità. Il tema del recupero e della

ri-funzionalizzazione è centrale nelle riflessioni degli autori della sezione, restituendo una idea di ibrido come di stato di transizione tra un certo uso e uno successivo: è questo anche il caso di Crivello e Pede che, utilizzando il caso della recente ristrutturazione e del cambio di funzione delle OGR (Officine Grandi Riparazioni ferroviarie) a Torino, rileggono il più ampio processo di riconversione post-industriale della città in rapporto alla resilienza della città stessa nei confronti della crisi economica, sociale e di identità. Ad una scala diversa, Bottero, Caprioli e Berta riprendono l'idea di guardare a spazi e aree caratterizzate da incompletezza e "disordine", come l'area di Basse di Stura a Torino, per considerarne la valenza progettuale a scale diverse adottando sia un approccio scientifico alla dissezione del problema, sia recuperando immagini dell'urbanizzazione, intesa come attività di antropizzazione più che pianificazione, funzionali a rileggere e reinterpretare gli spazi della città. Il contributo di Caruso affronta il tema della rigenerazione da un punto di vista diverso: non associando una dimensione di problematicità a quella di uno spazio senza funzioni definite e evidenti e, nello stesso tempo, riconoscendo il ruolo di dinamiche di intervento di impronta neoliberale in ambito urbano che sembrano rafforzare approcci orientati all'uso e alla messa a profitto di ogni parte della città. Il contributo di Delladio, a partire dalle osservazioni di contesti europei, offre una riflessione sul tema dei vuoti urbani intesi come spazi ibridi, riconoscendone la centralità per la riflessione sulle trasformazioni urbane e proponendo alcune chiavi di lettura per ricomprendere questi spazi nella narrazione complessiva dei processi di sviluppo.

Gli ultimi quattro contributi del dossier, invece, ci raccontano di fenomeni che contribuiscono e contribuiranno a rendere sempre più necessario o interessante il riferimento a una categoria analitica così difficile da definire. Il contributo di Attardo, quasi esclusivamente fotografico, è un tentativo di mettere in evidenza le diverse qualità e sfumature che possiamo associare agli spazi ibridi: vuoti, pieni, funzionanti, senza funzioni ecc. Ibrido, quindi, come "*in between*" tra stati e momenti diversi. L'articolo di Mangione, invece, sceglie un punto di vista – la crescente importanza delle università nelle città – e ne discute gli impatti in termini di aumento della popolazione studentesca, attori e forme dell'abitare studentesco e ruolo più generale dell'università nel ridefinire le politiche e le strategie urbane. Le prospettive e dinamiche messe in evidenza sono fortemente collegate alla presenza e riconoscibilità di vuoti e di spazi in attesa, visti soprattutto come capitale fisso da rimettere in circolo. Questa attenzione al patrimonio edilizio e ai vuoti è oggetto anche del contributo di Mutani e Todeschi, con una specifica prospettiva analitica che mira a comprendere il ruolo di queste componenti nella riqualificazione e transizione energetiche – e nelle politiche energetiche in generale – a livello territoriale e non di singolo manufatto. Il contributo di Iapalo, infine, chiude la sezione con riflessioni sull'impatto

che avranno sulle possibili trasformazioni della città le nuove tecnologie legate a veicoli a guida autonoma: in questo caso è la prospettiva di ripensare al funzionamento e all'organizzazione della città nel suo complesso a farci prefigurare nuove condizioni e caratteristiche del senza-titolo, in un rapporto tra futuro e passato che connette i primi contributi della sezione con le ipotesi di ibridazioni che si potranno avere negli anni a venire.

In questa sezione, rappresentativa di un approccio aperto a suggerimenti e ipotesi molto diverse tra loro, è stato importante quindi rendere visibile il ventaglio di modalità di intendere e analizzare gli spazi che definiamo come ibridi, per comprendere il ruolo che possono giocare nel permetterci di comprendere meglio le dinamiche di trasformazione delle città e, nello stesso tempo, per spingere le diverse discipline – i diversi modi di vedere il mondo – a dialogare e a costruire insieme nuove opportunità di confronto e di ricerca.

Note

¹ Dei 33 partecipanti alcuni sono stati parte del gruppo di ricerca ma non sono presenti in questa sezione come autori, così come alcuni autori non erano originariamente presenti nel gruppo di ricerca ma sono stati coinvolti successivamente, ad esempio, in occasione di incontri appositamente organizzati. Tra i membri del gruppo di ricerca e tra gli autori, inoltre, sono presenti ricercatori di altri atenei europei (Hochschule für Technik Stuttgart, EU Joint Reseach Center "Energy and Location"; Hochschule für Technik und Architektur Freiburg), di altri atenei italiani (dipartimenti SAGAS e DIDA, Università di Firenze; Dipartimenti di Architettura e di Studi Umanistici, Università degli Studi Roma Tre), di altri dipartimenti del Politecnico di Torino (DENERG e DAD), così come un numero consistente di dottorandi e assegnisti. Sinergie ci sono state, infine, con i progetti "URBANISM - Urban RegenerAtioN Innovative Model" e "VALIUM. Valutazione per la gestione urbana integrata", coordinati rispettivamente da Nadia Caruso e da Marta Bottero, entrambe parte del gruppo di ricerca e autrici di contributi in questa sezione.

² In letteratura il tema degli spazi e degli edifici "senza titolo" è affrontato seguendo ipotesi analitiche molto diverse: dalle riflessioni che si concentrano sulle dinamiche di post-industrializzazione (per esempio i recenti contributi di J. Ferm, E. Jones, *Beyond the Post-Industrial City: Valuing and Planning for Industry in London*, in «Urban Studies», 54(14), 2017, pp. 3380-3398 e T. Hatuka, E. Ben Joseph, *Industrial Urbanism: Typologies, Concepts and Prospects*, in «Built Environment», 43(1), 2017, pp. 10-24), alle considerazioni sulle opportunità di processi temporanei (si vedano per esempio: O. Mould, *Tactical Urbanism: The New Vernacular of the Creative City*, in «Geography Compass», 8(8), 2014, pp. 529-539, e N. Brenner, *Is 'Tactical Urbanism' an Alternative to Neoliberal Urbanism?*, 2015, in http://post.at.moma.org/content_items/587-is-tactical-urbanism-an-alternative-to-neoliberal-urbanism (consultato il 28.11.2019) sul *tactical urbanism*) e di auto-realizzazione (K. Iveson, *Cities within the City: Do-it-Yourself Urbanism and the Right to the City*, in «International Journal of Urban and Regional Research», 37(3), 2013, pp. 941-956, e E. Talen, *Do-it-Yourself Urbanism: A History*, in «Journal of Planning History», 14(2), 2015, pp. 135-148, sul fare città da sé), fino a ridefinizioni fortunate come quella del "*terrain vague*"

di de Solà-Morales (I. De Solà-Morales, *Terrain Vague*, in Cynthia Davidson (a cura di), *Anyplace*, New York 1995, pp. 119-23) o del terzo paesaggio di Clément (G. Clément, *Manifeste du Tiers Paysage*, Éd. Sujet/Objet, Paris 2004). Questi sono solo alcuni dei molti contributi che hanno messo al centro il tema dell'incompiuto e dell'abbandonato, ma anche del ridefinito, spesso in un'ottica di rottura con una visione formalizzata e normalizzante della trasformazione urbana. Si segnalano, inoltre, le recenti tesi di dottorato di Guadalupi (C. Guadalupi, *Undisciplined Expertise. Reflections on an Emerging Profession within Tactical Urbanism*, Torino 2019) e Vitello (D. Vitello, *Planning for the New Geography of Manufacturing*, Torino 2019) che, da prospettive diverse, si sono occupati di città in trasformazione nel loro percorso di ricerca all'interno del dottorato in Urban and Regional Development del Politecnico e dell'Università di Torino.

³ Il concetto di ibrido associato alla città, infatti, è più frequente in una letteratura che si occupa di innovazione tecnologica e urbanizzazione, come nel caso dell'ampio dibattito sulle *smart city* e sullo *smart urbanism* (A. Luque-Ayala, S. Marvin, *Developing a Critical Understanding of Smart Urbanism?*, in «Urban Studies», 52(12), 2015, pp. 2105-2116; M. Santangelo, *A (more) Intelligent City?*, in «Nóesis», numero speciale gennaio-giugno 2016, pp. 65-77).

⁴ Il tema del postcipo nell'uso di determinate risorse in ambito urbano, di spazi e edifici nello specifico, richiama alcune ipotesi di ripensamento della pianificazione in un'epoca di crisi delle dinamiche di crescita economica e urbana e di orientamento ad una pianificazione "sostenibile" (ovvero oculata, quasi parsimoniosa) che affianchi metodi più tradizionali in assenza di spinte sufficienti del mercato (si veda, per esempio, I. Rydin, *The Future of Planning. Beyond Growth-dependence*, Policy Press, Bristol 2013).

⁵ Il tema del rapporto tra capacità di immaginare lo sviluppo urbano in una fase di transizione socio-economica e la natura contraddittoria dei risultati è cruciale e può essere discusso sia riferendosi a studi e analisi di specifici contesti locali o nazionali (per esempio: A. Lanzani, C. Merlini, F. Zanfi, *Quando un nuovo*

ciclo di vita non si dà. Fenomenologia dello spazio abbandonato e prospettive per il progetto urbanistico oltre il paradigma del riuso, in «Archivio di Studi Urbani e Regionali», XLV(109), 2014, pp. 28-47), sia riflettendo sulle città contemporanee con uno sguardo aperto al possibile e a ciò che accade e meno orientato dalla necessità di doverne programmare ogni possibile dettaglio (A. Amin, N. Thrift, *Città. Ripensare la dimensione urbana*, il Mulino, Bologna, 2005 (ed. or. 2001)).

⁶ Di *betweenness* e *in betweenness* scrivono geografi come J.N. Entrikin, *The Betweenness of Place. Towards a Geography of Modernity*, John Hopkins University Press, Baltimora 1991 e T. Cresswell, *Place. An Introduction*, Wiley Blackwell, Malden-Oxford 2004, con l'intento di superare una visione rigida e omologata dello spazio geografico attraverso l'attenzione al particolare, allo specifico, che può riconoscersi grazie alla considerazione di tutte le diverse possibili narrazioni di un luogo.

⁷ Il riferimento è qui alla *non-representational theory* di N. Thrift, *Spatial Formations*, Sage, Londra 1996 e Id., *Non-Representational Theory. Space, Politics, Affects*, Routledge, Londra 2008 e al riconoscimento del valore di ogni forma di conoscenza della città e dello spazio in generale, non solo di quella formalizzata e standardizzata.

⁸ Il riferimento alle pratiche ha promosso un vero e proprio *practice turn* nelle scienze sociali che ha rimesso al centro, in grande assonanza con quanto ipotizzato dalle teorie non rappresentative, l'esperienza quotidiana e gli effetti che questa produce nella costruzione dello spazio (si vedano, per esempio: T.R. Schatzki, K. Knorr Cetina, E. Savigny E. (a cura di), *The Practice Turn in Contemporary Theory*, Routledge, Londra 2001; F. Governa, *Pratiche di ricerca. Practice turn e more than representational theory*, in «Rivista Geografica Italiana», 124(3), 2017, pp. 227-244. Diversa è l'attenzione al quotidiano rispetto all'approccio dicotomico strategie-tattiche di M. de Certeau, *L'invenzione del quotidiano*, Ed. Lavoro, Roma 2001 (ed. or. 1980), ma costante è il riferimento ad una dimensione dell'agire che passerebbe altrimenti inosservato.



SOPRA: Roma, via della Conciliazione, ortofoto (dettaglio)

SOTTO: Firenze, S. M. Novella, linea tranviaria 1 (dettaglio)

[Un]titled and labelled. Prove di definizione e riconoscimento di funzioni nella città storica

 **Associazione
Storia della Città**
Centro Internazionale di Studi per la storia della città
Fondi d'Archivio e patrimonio architettonico ambientale

UNTITLED.

PROGRAMMA

Marco Santangelo (Politecnico di Torino - DIST)
UNTITLED, introduzione al progetto di ricerca

26.06.2018
14:30 - 17:30
Sala Vigliano
Castello del Valentino
Torino

Chiara Devoti (Politecnico di Torino - DIST - Associazione Storia della Città, Roma)
Etichettare la città storica, definire gli spazi senza titolo: apertura al tema del seminario

Federica Angelucci (Università di Roma Tre - Associazione Storia della Città, Roma)
Etichettare l'"untitled": i fondi archivistici per l'interpretazione della Spina dei Borghi nella Roma postunitaria

Paola Raggi (Università di Firenze - Associazione Storia della Città, Roma)
Riflessioni sulle trasformazioni e sui nuovi spazi nella Firenze dell'Ottocento: luoghi "ibridi" e soluzioni aperte

Tavola rotonda
Conclusioni e moderazione di Chiara Devoti

Il seminario è organizzato dal gruppo di ricerca Untitled con il patrocinio scientifico dell'Associazione Storia della Città e il supporto di Chiara Devoti.



POLITECNICO
DI TORINO



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TORINO



CNR



POLITECNICO
DI TORINO



eu-polis



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI FIRENZE



Hochschule
für Technik
Stuttgart



Hochschule
für Technik und
Architektur
Freiburg



Hochschule
für Technik und
Architektur
Freiburg

Figura 1. Locandina del seminario.

[Un]titled and labelled. Prove di definizione e riconoscimento di funzioni nella città storica: spazi ibridi nelle capitali d'Italia
[Un]titled and labelled. Some Possible Definitions and Functions Recognitions in the Historic City: Hybrid Spaces in Italia's Capitals

CHIARA DEVOTI

Abstract

Il contributo muove da una considerazione di carattere generale: l'indefinitezza di alcuni spazi all'interno della città storica. Indefinitezza o "ibridità" che non scaturisce da una mancanza di azione, ma che è il più delle volte l'esito di progetti di intervento – anche ampiamente storicizzati – che hanno portato con sé soluzioni a prima vista in grado di disegnare la città, di renderla più vivibile e, in ultima analisi bella, ottenendo invece di lasciare vuoti, incompiuti, fuoriscala e financo "ruiner". Appoggiandosi principalmente al dato archivistico, la ricerca mira allora a passare dall'ibrido e dall'"untitled" a un riconoscimento puntuale e accuratamente documentato della logica che ha generato questi spazi, etichettandoli (come dice di fatto il titolo) secondo categorie e paradigmi di funzione o di aspetto.

Attraverso i casi di Roma e di Firenze, sorretti da un comune approccio con l'altra capitale dello Stato, Torino, in una lettura che si dipana sulle tre capitali nazionali, l'articolo rilegge episodi salienti e li sottopone al vaglio interpretativo, contribuendo alla comprensione e alla definizione di aree della città storica, anche di grande pregio.

The contribution moves from a general consideration: the indefiniteness of some spaces within the historic city. Indefiniteness or "hybridity" that does not stem from a lack of action, but which are most often the result of intervention projects - even widely historicized - that have brought at first sight solutions capable of designing the city, of make it more livable and ultimately beautiful, obtaining instead of leaving empty, unfinished, out-of-scale and even "ruins". Relying mainly on the archival data, the research then aims to move from the hybrid and from the "untitled" to a punctual and accurately documented recognition of the logic that generated these spaces, labeling them (as the title actually says) according to categories and paradigms of function or appearance.

Through the cases of Rome and Florence, supported by a common approach with the other capital of the State, Turin, in a reading that unfolds over the three national capitals, the article reads salient episodes and submits them to an interpretative scrutiny, contributing to the understanding and definition of areas of the historic city, even of great value.

L'occasione rappresentata dal progetto *Untitled* è stata di stimolo per riprendere e approfondire un tema caro a un gruppo di ricerca che, all'interno dell'associazione internazionale "Storia della Città", fondata da Enrico Guidoni (e non a caso l'incontro in specifico all'interno del progetto, è stato posto sotto il suo patrocinio)¹, con la declinazione propria dei diversi atenei di appartenenza², si confronta sul tema degli spazi di vecchia e nuova significazione all'interno delle

Chiara Devoti, Architetto, professore associato di Storia dell'architettura, Politecnico di Torino, DIST. Direttore della Scuola di Specializzazione in "Beni Architettonici e del Paesaggio". Membro del comitato scientifico Associazione Internazionale "Storia della Città".

chiara.devoti@polito.it

città – tutte stratificatissime in termini sia storici, sia anche storiografici – che sono state, una dopo l'altra, capitali d'Italia, essendole prima ancora di entità sovrane preunitarie. In questi contesti, così ampiamente sedimentati e complessi per definizione, l'«ibrido», il «non finito», è sempre dietro l'angolo e lascia, forse più che in altri contesti, tracce profonde, talvolta difficili da cancellare o anche solamente ricucire.

Il presente contributo cerca quindi, a partire da quanto esposto da chi scrive per il caso di Torino, con Paola Raggi (per Firenze) e Federica Angelucci (per Roma), di mettere in luce il formarsi, il consolidarsi, e di conseguenza il mantenersi, anche a lungo, di questi elementi, o addirittura settori urbani, caratterizzati da connotati di indefinitezza e di ibridità.

1. Torino – Capitale e non più capitale: queste le ragioni dell'ibrido?³

Torino, città «ipernormata», secondo la celebre definizione datane dalla storiografia, in ragione del suo lunghissimo ruolo di capitale, sin dalla scelta come tale da parte di Emanuele Filiberto, all'indomani del trattato di Cateau-Cambrésis (1559) e della sua prima visita nel 1562⁴, conosce

nel corso dell'Ottocento, nel contesto delle attività previsive del suo ruolo di futura capitale nazionale, una profonda revisione che associa alla tradizionale mandorla barocca, di fatto coincidente con il completamento del programma della cerchia della fortificazione⁵, nonché ai borghi storici, «ambiti corrispondenti a tessuti residenziali e misti, originariamente esterni alla fortificazione settecentesca, aggregati prevalentemente lungo le vie foranee di accesso alla città, in territori caratterizzati dalla preesistenza di attività produttive proto industriali fino alla fine dell'Ottocento»⁶, anche consistenti porzioni di tessuto, talora non appartenenti direttamente a questi, ma formatesi in contiguità o secondo analogia logica, o ancora progettate ex novo in ragione del prefigurato ruolo di capitale, a formare per molti aspetti non tanto un programma riservato all'intera città, quanto un piano «per parti», seppure legate da un progetto unitario e organicamente perseguito. Si tratta in specifico di quelle sezioni di città che vengono identificate come parti dell'impianto urbano preunitario definito secondo assi storici, riconducibili alla pianificazione per la costruzione della prima capitale d'Italia, e normate dal *Piano d'ingrandimento*

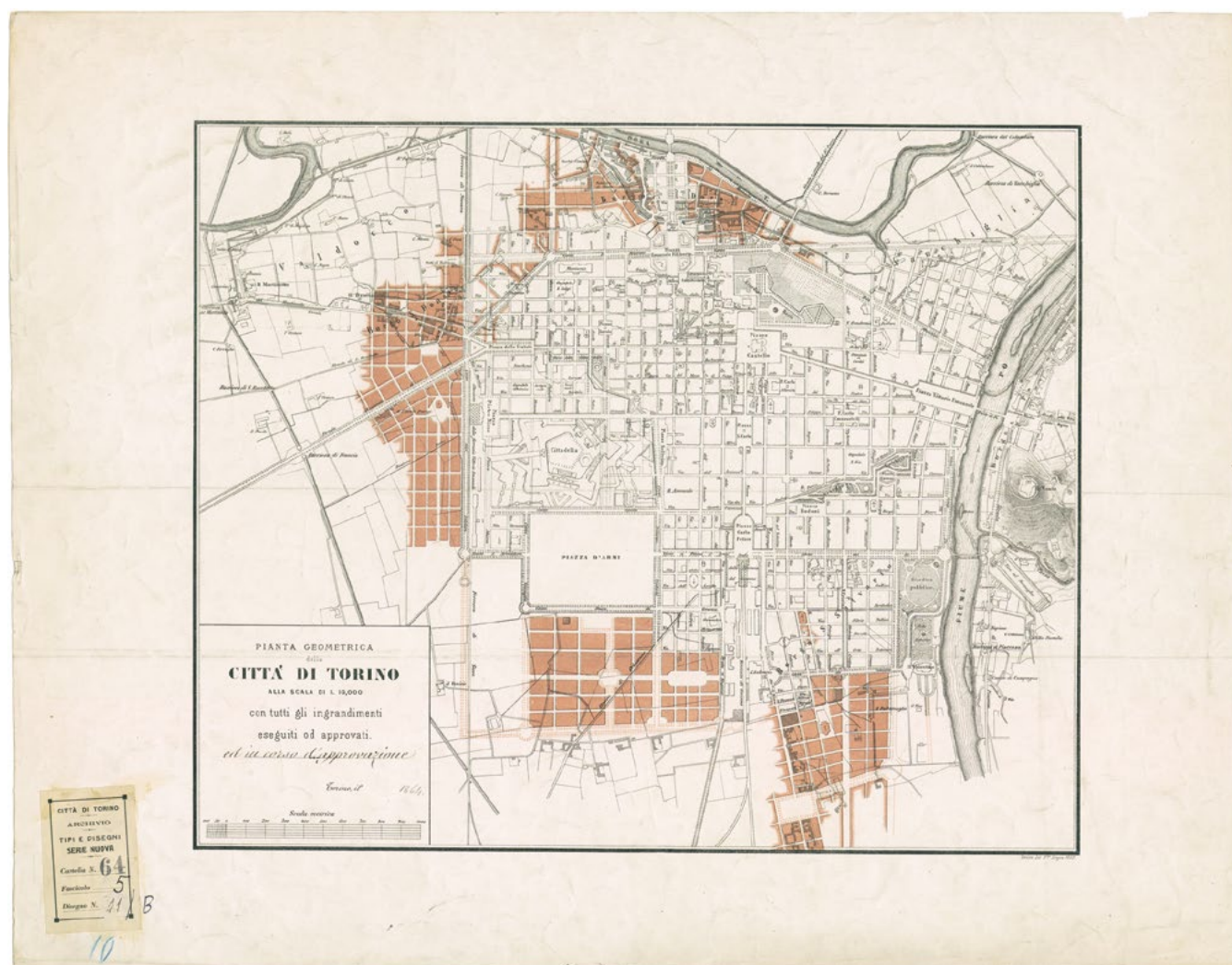


Figura 2. Pianta geometrica della città di Torino alla scala 1:10.000 con tutti gli ingrandimenti eseguiti od approvati ed in corso di approvazione, Torino 1864. ASCT, Tipi e disegni, 64.5.11/B.



Figura 3. Servizio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana [...] e della Zona Collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1945 (quarta variante del Piano del 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64.8.31/1-2.

della capitale (1850-1852)⁷ – col supporto dei Regi Decreti del 1851 per la zona di Porta Nuova e per il settore occidentale di Porta Susa e di Regione Valdocco, e del 1852 per la Regione Vanchiglia – nonché dal *Progetto d'ingrandimento*

verso l'ex Cittadella (1856-1857), venuta a cessare la servitù militare, per le espansioni ottocentesche verso Porta Nuova e l'ex Cittadella, e infine anche quali sviluppi sempre ottocenteschi di Vanchiglia, di Borgo San Salvario e di parte del

Borgo San Secondo-Crocetta⁸. Il passaggio a capitale d'Italia non fa che completare questa definizione di una città in crescita e porta, nei lavori di ricerca sulla struttura storica della città, al riconoscimento degli *insediamenti settoriali del primo periodo postunitario*, contenuti entro il confine della cinta daziaria del 1853⁹ e soggetti al *Regolamento d'Ornato* del 1862¹⁰, realizzati sulla prosecuzione degli assi storici attraverso i *Piani d'ingrandimento a mezzodi-ponente, verso ponente, verso notte* approvati con Regio Decreto del 1868, individuabili come ulteriori espansioni dei precedenti nuclei di San Salvario, San Secondo, San Donato, Madonna del Pilone, Borgo Po e Borgo Crimea. La perdita del ruolo di capitale, già a partire dallo spostamento a Firenze, e poi in modo definitivo con la "conquista" di Roma, lascia l'ex capitale da un lato con la spinta alla prosecuzione della programmazione urbanistica scelta, come evidenziato proprio dalle prosecuzioni del programma nel corso degli anni ottanta del secolo, ma al contempo spinge – come è noto – al tentativo di una ridefinizione del suo ruolo, oramai ampiamente profilatosi come industriale. Non più quindi ministeri, uffici, residenze nobiliari, alto e medio borghesi di un ceto che per secoli ha ruotato intorno alla corte, ma insediamenti di operai e imprenditori, come elementi portanti del tessuto che caratterizza le nuove dimensioni della città per parti, ossia quello delle borgate. A partire dai piani approvati nel 1868, si definisce il supporto, infatti, anche per i cosiddetti *Tessuti minori e lottizzazioni esterni alla Cinta Daziaria del 1853*, identificati come ambiti caratterizzati da stralci di tessuti e sezioni urbane formati tra Otto e Novecento all'esterno del perimetro fissato dalla cinta – e quindi esterni alla relativa normativa¹¹ –, prevalentemente presso le barriere, risultanti in gran parte riconoscibili all'esterno dell'anello di circonvallazione, sviluppati soprattutto negli anni ottanta del secolo, su terreni non ancora urbanizzati e lottizzati per iniziativa privata a manifesto scopo speculativo¹², ricomposti nella logica della città con il Regio Decreto del 1887 che vi estendeva il regolamento edilizio del 1862¹³ e poi effettivamente normati dal piano regolatore del 1908¹⁴. Senza scendere ulteriormente nel dettaglio, appare evidente come il superamento della cinta daziaria del 1853, che imporrà, con la sua estensione del 1912-30¹⁵, anche una contestuale revisione del piano regolatore del 1906-08, a tenere conto anche di una serie di piani settoriali precedenti¹⁶, nella sua variante del 1915, a sua volta rivista nel 1935 a seguito dell'abolizione del regime daziario e quindi della esigenza di smantellamento – con conversione, come di consueto, in anello di circonvallazione – del relativo muro¹⁷, sancisce il riaccorpamento nella connotazione di «città» delle borgate prima dichiaratamente extraurbane. Si fa città ciò che in precedenza ne costituiva la negazione e il margine tra le due entità; i due lati della strada realizzata sul sedime della cinta del dazio divengono area ibrida, spazio indefinito. Quando successivamente, in tempi a noi assai più prossimi, una nuova vocazione della città, non più industriale, cancella

repentinamente l'immagine dell'officina e del suo ruolo, intere porzioni urbane si scoprono all'improvviso *untitled* e, guarda caso, non sono porzioni delle quali si ignori la collocazione, ma viceversa ambiti che spesso stanno proprio in quelle borgate e lungo quei margini che erano già a loro volta, come si è visto, ibridi. Un ibrido nell'ibrido? Certamente non solo e non così banalmente, certamente una continuità di certi spazi che si sono altrove definiti «cerniera»¹⁸ per le loro potenzialità, ma che certamente impongono uno studio attento delle ragioni della loro presenza.

2. Firenze – Riflessioni sulle trasformazioni e sui nuovi spazi nella città dell'Ottocento: luoghi "ibridi" e soluzioni aperte¹⁹

La capitale trasferita a Firenze trova, oltre alle evidenti esigenze di ridisegno, anche un tessuto sul quale non erano mancati, nel corso dell'Ottocento, interventi di riplasmazione e ricucitura. Il tema proposto dal seminario ha quindi offerto la possibilità di presentare la "re-visione" di alcuni spazi scaturiti dalle trasformazioni attuate a Firenze intorno alla metà del secolo, utilizzando le fonti archivistiche come elementi prioritari d'indagine sul tessuto storico.

Evitando la trattazione delle trasformazioni urbanistiche attuate a Firenze a metà delle Ottocento – di cui è disponibile una ampia trattazione bibliografica – la metodologia perseguita offre spunti tali da poter elaborare, e conseguentemente tentare, nuove sperimentazioni per l'individuazione di quegli spazi transitori o indefiniti che sovente si riscontrano nella città contemporanea. In particolare, la lettura critica dei documenti e dei disegni – critica intesa non come "snaturamento" del documento, ma come lettura consapevole – appare quale uno dei pilastri essenziali per la comprensione dei mutamenti sia del tessuto urbano sia di quello suburbano. Dalla analisi eseguita su un'ampia sfera documentaria riguardante il centro storico di Firenze, si individuano i temi principali che sono riconducibili all'individuazione degli spazi "indefiniti" della città, o meglio, alla loro "storia", attraverso l'analisi della fonte storica, nel caso specifico quella cartografica.

Le aree individuate e scelte come campione esemplificativo delle cause dell' "untitled" hanno avuto origine da una serie di interventi urbanistici attuati per diverse esigenze, tutti guidati dal medesimo obiettivo di allargamento e modernizzazione della città, mettendo in atto soluzioni che spaziano dall'occupazione di spazi liberi (intervento nell'area della stazione di Santa Maria Novella)²⁰ alla rettifica viaria (allargamento di via dei Calzaioli)²¹, dal risanamento del tessuto urbano (piazza dei Ciompi in quartiere Santa Croce) alla realizzazione di nuovi servizi (mercato di Sant'Ambrogio). A programmi di questa estensione e complessità fanno tuttavia da contraltare, soprattutto oggi, situazioni di alienità, di incompiutezza, di *untitled*, le cui radici riposano in scelte successive, in eliminazioni parziali, in interventi che non sempre hanno saputo cogliere le logiche delle azioni urbanistiche pregresse.

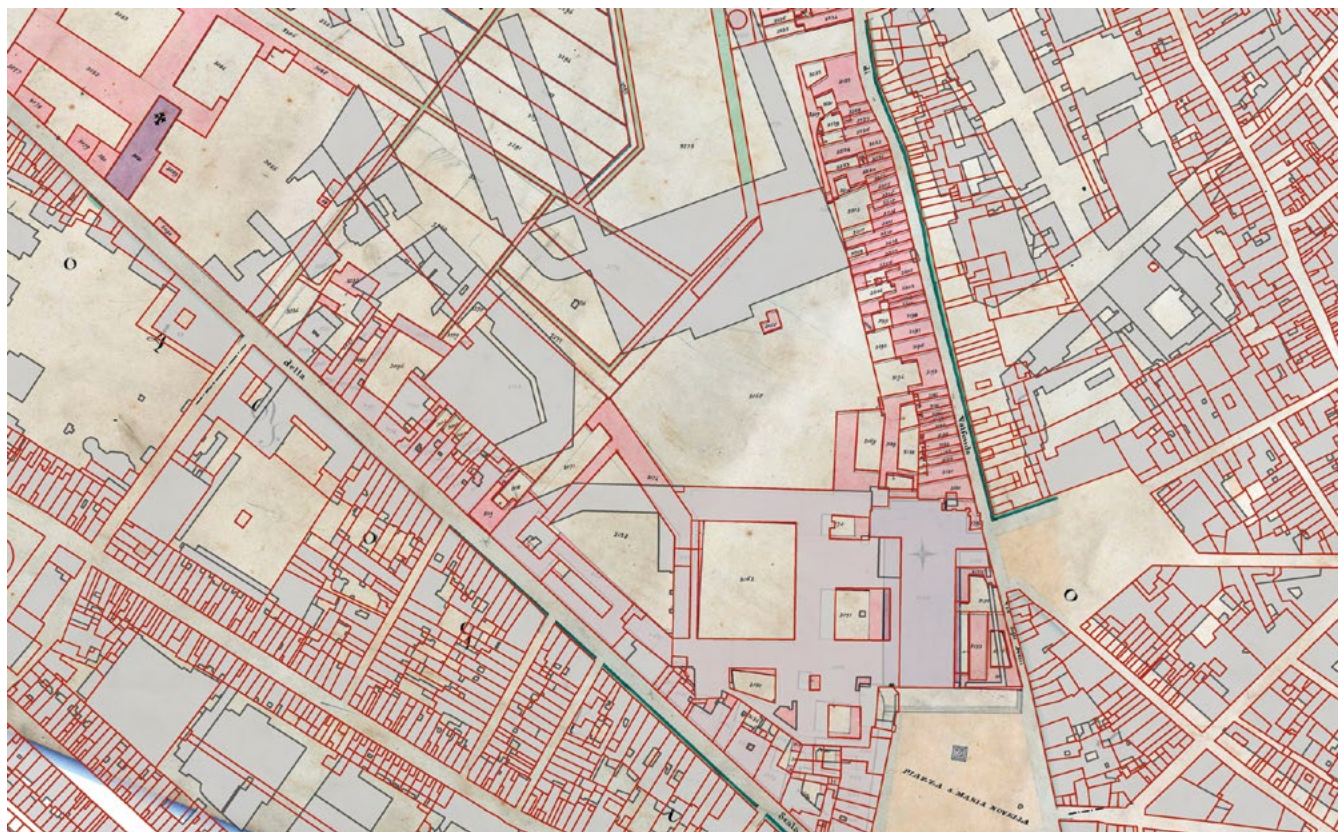


Figura 4. Lettura delle persistenze per l'area di Santa Maria Novella a partire dal catasto storico. Elaborazione critica di Paola Raggi.

La metodologia di studio, che permette di rileggere e approfondire la natura di questi spazi ibridi, appare di saldo impianto, affondando le sue radici in operazioni già condotte con successo in altri contesti italiani, ma applicando tecniche modernissime: il fulcro del nuovo punto di osservazione degli spazi è legato alla rilettura del *Catasto Generale Toscano* della Comunità di Firenze, fonte documentaria ottocentesca di fondamentale importanza per comprendere le operazioni attuate, e alle riflessioni scaturite nell'operazione di rappresentazione del tessuto urbano, in versione digitale geo-referenzata, raffigurato sulle mappe catastali redatte intorno al 1834²².

L'analisi effettuata sulle mappe e l'operazione di trascrizione digitale delle stesse, condotta avvalendosi di una metodologia sperimentata e scientificamente documentata, permette di rendere congruenti le informazioni del *Catasto Generale Toscano* con lo stato attuale delle cose, e consente di comprendere con particolare precisione, attraverso l'esatta collocazione spaziale, le trasformazioni avvenute.

La trascrizione ottenuta attraverso un confronto puntuale e critico delle mappe ottocentesche ha messo in luce una serie di elementi fisici riconoscibili nella città e identificabili come "elementi di persistenza", elementi fissi e coincidenti con murature e/o confini, demarcazioni di proprietà attorno a cui ruotano le trasformazioni fisiche del tessuto edilizio e della viabilità²³.

Le conclusioni tratte da questa prima indagine hanno portato a classificare diverse modalità di riconoscimento di

spazi ibridi, riconducibili a tale definizione in quanto tutti sono frutto di operazioni che non si pongono nell'ottica di mettersi in relazione con lo spazio che li confina. La prima (l'area di Santa Maria Novella) si caratterizza nel riconoscimento di spazi ibridi determinati dall'occupazioni di aeree vuote in quanto tali, e come conseguenza di una progettazione che relativamente si mette in sintonia con il contesto. La seconda (via Calzaioli) ritrova il concetto di spazio ibrido nell'operazione di allargamento viario attuato in prossimità di piazze storiche, in quanto crea un modello stradale non riconducibile alla strada, ossia spazio confinato da edifici, a viale, in quanto operazione non condotta nel rispetto di parametri e proporzioni urbane contestualizzate, cancellando l'effetto di inizio/fine della strada stessa e annullando la percezione di chiusura della piazza rispetto alla via. La terza (piazza dei Ciompi) ritrova il concetto di spazio ibrido nella demolizione di isolati nell'ottica del risanamento urbano senza una riprogettazione delle facciate e una riproposizione; lo spazio che si viene a determinare è un vuoto architettonicamente delimitato non da edifici rappresentativi – conseguentemente non si può definire piazza. Infine la quarta (area antistante mercato Sant'Ambrogio) vede il determinarsi di uno spazio ibrido nella occupazione parziale degli orti di Santa Verdiana per la realizzazione di nuovi servizi (il mercato, appunto,) trasformando il retro degli edifici disposti lungo via borgo Pinti in un fronte obbligato, e rimarcando la sensazione di vuoto che spinge a occupazioni parziali e transitorie mutevoli.



Figura 5. Il tessuto della spina dei borghi prima e dopo l'intervento. Elaborazione critica di Federica Angelucci.

3. Roma – Etichettare l'*[un]titled*: i fondi archivistici per l'interpretazione della Spina dei Borghi nella città postunitaria²⁴

Il terzo e ultimo spostamento della capitale non appare meno privo di spazi ibridi, come dimostra l'indagine critica volta alla conoscenza e all'interpretazione di un caso assolutamente emblematico, quello relativo alla notissima «Spina dei Borghi»²⁵, esattamente nel periodo storico compreso tra l'avvento del Regno d'Italia e gli anni che precedono la demolizione della sezione urbana, distruzione decisa per l'apertura del tracciato di via della Conciliazione.

Avvalendosi di una metodologia di ricerca²⁶ che trae l'analisi delle trasformazioni del tessuto urbano dallo studio dettagliato dei documenti archivistici²⁷ che lo riguardano, lo studio non ha escluso una serie di considerazioni riguardanti la sfera delle ideologie politiche, delle dinamiche socio-economiche, degli eventi storici del periodo al quale ci si riferisce. Queste componenti 'immateriali' sono sensibilmente influenti su questo frammento di città da sempre in rapporto osmotico-simbiotico con la basilica di San Pietro. Proprio questo legame di subordinazione della Spina alla Basilica,

infatti, ha portato a tutte le trasformazioni nell'area, ivi compresa l'ultima radicale modifica che ha comportato la totale distruzione dell'antico impianto²⁸. Conseguentemente, per ricostruire in parte gli avvenimenti del patrimonio immobiliare e urbano scomparsi e le sue stratificazioni, l'attenzione si è focalizzata sullo studio delle istanze di licenza edilizia contenute nei fondi d'archivio²⁹.

L'interesse dello studio che ne deriva è amplificato, inoltre, dalla considerazione evidentissima che la quasi totalità degli edifici su cui si indaga oggi non sono più presenti, costituendo un tassello critico indispensabile alla comprensione del tessuto e una testimonianza circa la situazione degli impianti urbano e viario a ridosso dei fatidici anni Trenta del XX secolo e dei devastanti, è il caso di dirlo, accadimenti successivi.

La ricerca ha evidenziato alcune peculiarità dell'area, accezioni specifiche per i diversi tracciati viari e un'interessante tematica circa l'esistenza di un *modus operandi* attuato da parte dei proprietari degli immobili per la trasformazione della Spina, che appare segnalato a più riprese nel contesto della ricerca archivistica³⁰. Pertanto al 1930, periodo limite

dell'indagine, il tessuto della Spina, da sempre caratterizzata dalla eterogeneità degli usi, appare viceversa consolidato anche in altezza. I profili omogenei dei tracciati viari e delle piazze che ne compongono la struttura rafforzano la compattezza dell'assetto medievale originario e ne comprimono lo spazio, ponendosi in continuità con l'antico impianto.

L'epilogo della Spina è tristemente noto, ma attualmente le condizioni storiche stanno portando a un ripensamento dell'uso dello spazio di via della Conciliazione³¹: le norme antiterroristiche impediscono, nei fatti, la destinazione d'uso carrabile del tracciato viario, destinandolo, in particolari frangenti, a un uso temporaneo di spazio aggregativo religioso e sociale, ma ancora una volta indissolubilmente legato alla Basilica. Hanno fatto, di quello che appariva, per riprendere una caratteristica propria della prima capitale dalla quale siamo partiti con le nostre considerazioni, uno spazio "ipernormato", viceversa – grazie a nuove norme – uno spazio privo di una sua connotazione ben riconoscibile, ibrido e a ben vedere ancora una volta "untitled".

In conclusione, i temi qui presentati sono stati discussi nell'ambito di un seminario del progetto "Untitled", di cui questo articolo costituisce un resoconto. Vista la loro attualità e complessità, a questi temi sono stati dedicati scritti ripresi in diversi contesti. In particolare, in questo numero della rivista «A&RT», che generosamente accoglie gli esiti del progetto, è presente anche un articolo, a firma Federica Angelucci, che spinge più oltre e su altro versante, seppure nella medesima città, il tentativo di "etichettare" e definire storicamente ciò che apparrebbe "indefinito" e a prima vista senza titolo³².

Note

¹ L'Associazione, quale Centro internazionale di studi per la storia della città, fonti d'archivio e patrimonio architettonico-ambientale, è stata fondata nel 1986. Per dettagli: <http://www.storiadellacitta.it/2002/10/14/lassociazione-storia-della-citta-descrizione-e-finalita>.

² Per chi scrive Politecnico di Torino, DIST; per Firenze Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Architettura DIDA; per Roma Università degli Studi "Roma Tre", Dipartimento di Architettura.

³ Questo il tema proposto dall'autrice, promotrice del seminario, svoltosi il 26 giugno 2018.

⁴ Un concetto espresso nel notissimo volume di Vera Comoli, *Torino*, collana "Le città nella storia d'Italia", Laterza, Roma-Bari 1983 e ripreso in Eadem, *Introduzione*, in Politecnico di Torino, Dipartimento Casa-città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, 2 voll., Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino 1984, I, pp. 17-20 [d'ora in poi Beni Culturali].

⁵ Evidenziata e definita in tal modo sin dalle indagini in Augusto Cavallari Murat (a cura di), *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca*, UTET, Torino 1968. Per il suo ruolo di «oeuvre architecturale achevée» da riconoscersi nel completamento della cerchia delle mura, ancora V. Comoli Mandracchi, *Torino* cit. Per il limite della "città quadrata" come centro storico, vedi anche Vera Comoli Mandracchi, Vittorio Defabiani, Costanza Roggero

Bardelli, *Centro Storico di Torino: "Città quadrata". Analisi storiche per il riconoscimento delle tipologie edilizie*, in Alberto Abriani (a cura di), *Patrimonio edilizio esistente: un passato e un futuro*, Designers Riuniti, Torino 1980, pp. 314-323.

⁶ Micaela Viglino, *Sistema viario storico ed ambiti urbani*, in Eadem (a cura di), *Storia e architettura della città*, atti delle giornate di studio, numero speciale di "L'ambiente storico", Edizioni dell'Orso, Alessandria 1986 p. 67. Questi sono rappresentati in modo graficamente evidente in Antonio Rabbini, *Topografia della città e territorio di Torino con gli immediati suoi contorni, compilata dal Geometra Antonio Rabbini [...] dedicata all'Illustre Corpo Decurionale della Città*, 1840. Archivio Storico della Città di Torino [ASCT], *Tipi e disegni*, 64-8-4.

⁷ Per il piano: Vera Comoli, *Il piano urbanistico per una capitale "in progress"*, in Vera Comoli, Vilma Fasoli (a cura di), *1851-1852. Il Piano d'Ingrandimento della Capitale*, Collana "Atti Consiglieri Serie Storica", vol. II, Presidenza del Consiglio Comunale di Torino, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1997, pp. 13-56.

⁸ Gli ambiti relativi ai borghi, con funzione anche assai diversificata, da quella produttiva di tipo protoindustriale a quella apertamente rurale, così come formati in seguito non tanto alla loro origine antica, legata alla finalmente acquisita calma politica e militare introdotta dalla Pace di Aquisgrana (1748), quanto al ridisegno ottocentesco, sono stati analizzati in modo puntuale e aggiornato in Pia Davico, Chiara Devoti, Giovanni Maria Lupo, Micaela Viglino, *La storia della città per capire, il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Revello (CN) 2014.

⁹ Per le due cinte daziarie di Torino: Giovanni Maria Lupo, Paola Paschetto, *1853-1912, 1912-1930. Le due cinte daziarie di Torino*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2005 [d'ora in poi Lupo Paschetto 2005]. Per il tracciato della I cinta daziaria del 1853, Edoardo Pecco, *Pianta Regolare della Città di Torino suoi Borghi ed adiacenze compilata per cura del Municipio sulla scala della mappa territoriale. Progetto della Cinta Daziaria*, 1853. ASCT, *Serie 1K, Decreti Reali, 1849-1863*, n. 11, f. 106.

¹⁰ *Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia della Città di Torino*, approvato nel 1862 ed entrato in vigore l'anno successivo, al quale si collega Città di Torino, L'ingegnere Capo della Città Pecco, *Pianta della Città e Borghi di Torino colle sue adiacenze*, 1862. ASCT, *Serie 1K, Decreti Reali, 1848-1863*, n. 11, tav. 295.

¹¹ Per il regime fiscale legato alla presenza della cinta: *Regolamento per la Riscossione del Dazio di Consumo della Città di Torino*, Titolo Primo, Dell'Esazione, Tip. Eredi Botta, Torino 1854, pp. 5-8, in Lupo, Paschetto, *1853-1912... cit.*, p. 36.

¹² Questi appaiono perfettamente in Ufficio Lavori Pubblici Municipale, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, 1879-1898. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.10-11.

¹³ *Piano Regolatore per il prolungamento dei corsi e vie principali fuori la Cinta Daziaria*, approvato con Regio Decreto del 4 settembre 1887.

¹⁴ Definito nel 1906 e approvato con Legge 5 aprile 1908. *Pianta della città di Torino coll'indicazione del Piano Regolatore e di Ampliamento*. ASCT, *Serie 1K, Decreti reali, Piani Regolatori*, 1899-1911, n. 14, all. 3.

¹⁵ Il profilo della «Cinta daziaria definitiva» è rappresentato sulla mappa IGM del 1909. ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.30.

¹⁶ In specifico: Tommaso Prinetti, *Piano Regolatore Edilizio per la regione di S. Paolo, ad ovest della Città, fuori cinta, in correlazione ai piani regolatori interni*, 1898-1901. ASCT, *Serie 1K14* dopo f. 20; varianti al *Piano Regolatore e di Ampliamento di Borgo*

Valdocco [...] del 1899, già prefigurate in *Pianta Geometrica della Città di Torino alla scala di 1:10.000 con tutti gli ingrandimenti eseguiti ed approvati ed in corso d'approvazione* (1868). ASCT, *Tipi e disegni*, 64.5.11/b; e infine *Piano regolatore e di ampliamento per la Regione di B. Dora* [...] del 1894, così come appaiono riassunti in Ufficio Municipale dei Lavori pubblici, *Carta Topografica del Territorio di Torino con l'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti* [...], 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1.

¹⁷ Eliminazione con R.D.L. 20 marzo 1930, n. 141, *Abolizione delle cinte daziarie e dei dazi interni comunali; istituzione di imposte di consumo*. Con decorso dal primo aprile del medesimo anno le cinte perdevano la loro ragione d'essere e dovevano essere demolite, con costruzione dei viali di circonvallazione sul loro sedime.

¹⁸ Dalle pagine di questa rivista per esempio in Chiara Devoti, Pia Davico, *Criteri di interpretazione della città storica: rilettura dell'esperienza di ricerca sui borghi e le borgate di Torino*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., LXXI (1-2-3), 2017, pp. 27-36.

¹⁹ Il tema è stato sviluppato, nel contesto del seminario, da Paola Raggi, che ringrazio per aver collaborato alla stesura, indi rivisto proficuamente, quanto espresso in questo paragrafo di “resoconto” critico del suo lungo, articolato, e apprezzato intervento.

²⁰ La scelta di costruire, nel 1848, la stazione ferroviaria di Santa Maria Antonia, vasta area dei giardini di Palazzo Stiozzi Ridolfi, ancora esistente lungo via Valfonda, e la necessità di creare un collegamento tra lo slargo davanti alla stazione stessa e la città storica, ha posto le condizioni che hanno portato alle prime demolizioni del tessuto storico cittadino determinando uno spazio che oggi possiamo riconoscere come “untitled”.

²¹ Per un esauriente disamina sulle vicende legate al progetto di allargamento, vedi Corinna Vasic Vatovec, *L'ampliamento di Via dei Calzaiuoli: i progetti e i protagonisti dal periodo napoleonico alla Restaurazione*, in “Storia dell'urbanistica” Toscana/I, *Firenze nel periodo della Restaurazione (1814-1859), allargamenti stradali e nuovi quartieri*, (a cura di Giovanni Fanelli), Roma 1987.

²² La documentazione cartografica presa in esame riguarda le mappe del *Catasto Generale Toscano* definite “Atlanti” conservate presso l'Archivio di Stato di Firenze e le mappe catastali depositate presso l'Archivio Storico Comunale di Firenze; la datazione di entrambe le serie è riconducibili al 1833, anno di attivazione del catasto.

²³ La ricerca, ancora in corso di svolgimento da parte di chi scrive, fa parte di un ampio progetto messo in campo dal dipartimento DIDA dell'Università di Firenze, coordinatore scientifico prof. Gianluca Belli, in collaborazione con il DIDAlabs, laboratorio di cartografia, responsabile prof. Fabio Lucchesi. Il prodotto della trascrizione digitale ottenuta è stato riversato in un *Sistema Informativo Geografico* (GIS), uno strumento tipicamente usato nei processi di gestione del territorio, che individua l'esatta posizione geografica di tutti gli elementi presenti nella trascrizione digitale delle mappe (particelle, immobili, spazi pubblici, corsi d'acqua, ecc.) e permette di associare a ciascun elemento qualsiasi tipo di dato. L'individuazione degli “elementi di persistenza” offre la possibilità di individuare dei punti di ancoraggio certi, che consentono di geo-referenziare ulteriori documenti d'archivio e procedere con maggior precisione nell'individuazione delle modifiche intercorse nel tessuto urbano.

²⁴ Il tema è stato sviluppato, nel contesto del seminario, da Federica Angelucci, alla quale va il ringraziamento dell'autrice del presente articolo, per aver fornito supporto, indi rivisto proficuamente, quanto espresso nell'ambito di questo paragrafo di interpretazione critica e sintesi del suo complesso e assai apprezzato intervento.

²⁵ Per l'interpretazione critica dei fondi archivistici inerenti alla “Spina dei Borghi” e la schedatura puntuale e aggiornata delle relative istanze edilizie cfr. Federica Angelucci, *La Spina dei Borghi (1848-1930). Trasformazioni e restauri attraverso i fondi dell'Archivio Storico Capitolino*, Lapis Locus Series - Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2017, pp. 1-301.

²⁶ *Ibid.*, pp. 47-57.

²⁷ In particolare i fondi contenuti in Archivio Storico Capitolino (ASC): Fondo *Titolo 54* «Edifici e ornato, nomenclatura e numerazione civica» preunitario (1848-1870) e postunitario (1871-1922) e Fondo (1887-1930).

²⁸ Un indispensabile strumento di indagine utile alla conoscenza delle trasformazioni del tessuto abitativo di Borgo e più ampiamente della città di Roma è il *Sistema Dipsu Web Gis*, ossia il sistema basato sulle mappe ottocentesche del *Catasto Urbano Pio-Gregoriano* e su quelle di metà Settecento della «Pianta del Nolli», georeferenziate e collegate alla cartografia attuale, con relativi indici e brogliardi. La consultazione è effettuabile per macro tematiche e numerose e specifiche tipologie di interesse. Attualmente è in atto un'implementazione del sistema, ad opera di Federica Angelucci, che prevede l'inserimento di documenti inerenti in particolare il rione Parione (fino all'anno 1930) e, per il resto della città, agli anni subito successivi all'avvento di Roma come Capitale [www.dipsuwebgis.uniroma2.it]. Cfr. Paolo Micalizzi, Paolo Buonora, Susanna Le Pera, *Descriptio Romae, un Web Gis sul centro storico di Roma*, in Maria Pompeiana Iarossi (a cura di), *Ritratti di città in un interno*, Bononia University Press, Bologna 2014, pp. 37-46.

²⁹ Per una concisa “guida” dei fondi edilizi contenuti in ASC cfr. Laura Francescangeli, *Introduzione alla ricerca nei fondi edilizi dell'Archivio Storico Capitolino*, in F. Angelucci, *La Spina...* cit., pp. 17-27; Paolo Buonora, Antonella Cutuli, Laura Francescangeli, Susanna Le Pera, *La documentazione edilizia del Titolo 54 (1848-1922)*, in M.P. Iarossi, (a cura di), *Ritratti...* cit., pp. 123-126; cfr. anche Gianfranco Spagnesi, *Edilizia romana nella seconda metà del XIX secolo (1848-1905)*, Dapco, Roma 1974, pp. 9-23, 367-380, Schede pp. 25-47.

³⁰ Ulteriori documenti indagati appartengono ai seguenti fondi contenuti in Archivio di Stato di Roma: Collezione *Disegni e Piante; Notai Romani* -Ufficio I-II; *Presidenza delle strade; Vasi magnificenze e Piranesi*.

³¹ Il tema delle trasformazioni operate dalla realizzazione del tracciato di Via della Conciliazione è stato specificatamente definito nella conferenza: Federica Angelucci, *Roma nel Novecento: Via della Conciliazione: dal progetto del tracciato al 'nobile interrompimento'*, in Paolo Micalizzi (a cura di), *Roma: Storie di una città*, “Conversazioni in Accademia”, ciclo di conferenze su Roma promosso dal FAI (Roma, 11 maggio 2019, Aula Magna dell'Accademia di Belle Arti).

³² Federica Angelucci, *La platea di Monte Cavallo: da spazio indefinito a fulcro urbano*, in questo numero della rivista.

La platea di Monte Cavallo a Roma: da spazio indefinito a fulcro urbano

The area atop Monte Cavallo in Rome: from undefined open space to urban centrepiece

FEDERICA ANGELUCCI

Abstract

La piazza del Quirinale, antica platea di Monte Cavallo, è l'esito di numerosi interventi progettuali che in un arco temporale piuttosto ampio hanno mutato questo spazio dai margini imprecisati nel disegno attuale. Il processo inizia nella seconda metà del Cinquecento quando la platea catalizza l'attenzione dei Pontefici che la scelgono come luogo salubre per la loro residenza in villa. Da questo momento lo spazio urbano sarà ridisegnato da una sequenza di trasformazioni. Si delinea dapprima il tracciato della strada Pia sull'antica *Alta Semita*, si amplia il palazzo pontificio e nuovi e spettacolari edifici delimitano i margini dello spazio indefinito. Con la Controriforma scompaiono gli antichi ruderi pagani che fronteggiano la piazza. Singolari sono le vicissitudini del gruppo scultoreo dei Dioscuri che segue i diversi assetti compositivi della piazza venendo coinvolto in continue rivisitazioni sia degli elementi del complesso statuario che nella direzione d'impianto.

The piazza on the Quirinal, the former open space atop Monte Cavallo, is the result of many building projects, which have changed this area with rather imprecise borders to its present layout. The process began in the mid-1500s as the area aroused the interest of the Popes, who chose it as a healthy place for their summer residence. From then on, a sequence of transformations redesigned this urban space. Firstly, came the Strada Pia on the route of the ancient Alta Semita, enlargement of the papal palace, and new and spectacular buildings marking the borders of the undefined space. With the Counter Reformation, the ancient pagan ruins facing onto the square disappeared. The group of sculptures representing the Dioscuri, Castor and Pollux, have been subject to unusual events as they followed the different compositional re-organisations of the piazza, and were involved in continual reinterpretations regarding both the components of the group and the direction of their position.

In linea con la prospettiva posta dalla ricerca *Untitled*, l'articolo affronta l'analisi delle trasformazioni che hanno interessato la piazza del Quirinale, che si configura quindi come il risultato di una sequenza di interventi urbanistici ed architettonici che modificano l'originaria platea di Monte Cavallo, durante un arco temporale piuttosto ampio, nel suo attuale disegno (Figura 1).

Ancora nel Quattrocento la platea si presentava come un'area di intersezione di strade più o meno gerarchizzate, con occasionali concentrazioni edilizie alle quali si alternavano aree coltivate, frutteti e giardini¹. Il Colle del Quirinale, racchiuso come gli altri all'interno delle mura aureliane, era pressoché disabitato e il tessuto della città era tutto situato all'interno dell'area compresa tra l'ansa del Tevere e i colli orientali e meridionali. Una prima sensibile trasformazione

Federica Angelucci, assegnista di ricerca per lo sviluppo ed implementazione del WebGIS *Descriptio Romae* presso l'Università degli Studi Roma Tre.

federica.angelucci@uniroma3.it



Figura 1. Piazza del Quirinale, Sovrapposizione della Pianta di Roma di G.B. Nolli (1748) sulla mappa del Catasto Piano-Gregoriano (1816-1835), ASR, Presidenza generale del Censo, Catasto urbano di Roma, Rione Il Trevi, Foglio IV, (Inchiostro su carta ed acquerello). Elaborazione grafica dell'autrice.

dell'area avviene tra la fine del XV e la prima metà del XVI secolo quando eminenti personaggi iniziano a prediligere il Colle per costruirvi la loro residenza² accrescendo il sito di dimore e di giardini.

Fino agli anni sessanta del Cinquecento, ossia immediatamente prima dell'apertura della strada Pia³ (attuali via XX Settembre – via del Quirinale)⁴, il Colle era stato dunque oggetto di pochi, ma mirati, progetti sebbene l'area costituisse da tempo un polo urbano attrattivo in quanto attraversato da una via di grande interesse, l'*Alta Semita*, addirittura di origini preromane; tale tracciato viario permetteva l'essenziale collegamento delle popolazioni sabine con Roma e veniva utilizzato già prima dell'espansione della città poiché utile alle popolazioni per raggiungere e attraversare il guado tibertino. Nella pianta di Roma di Leonardo Bufalini⁵ del 1551 (Figura 2) dove è rappresentata l'altura del Quirinale, la via è ancora esplicitamente denominata *Alta Semita*. Interessante è l'osservazione della sua terminazione occidentale poiché è già possibile notare lo slargo di Monte Cavallo. Su questo spazio dai margini incerti si posizionavano il grande complesso delle Terme di Costantino, il palazzo di Vercelli costruito proprio in quegli anni accanto all'edificio termale e il gruppo dei Dioscuri⁶ di fronte al palazzo, ossia in una posizione completamente diversa rispetto a quella che da lì a pochi decenni si sarebbe prefigurata. Concludevano la platea il palazzo del vescovo di Terni e alcuni corpi di fabbrica, ossia gli edifici antecedenti del palazzo del Quirinale; questi ultimi erano dei fabbricati di proprietà della famiglia Carafa che aveva acquistato l'area quasi al termine del Quattrocento. I Carafa costruiscono su preesistenze medievali due casini, uno nord e uno sud, e nel 1550 cedono la proprietà in affitto al famosissimo cardinale Ippolito d'Este (1509-72), alfiere della moda cinquecentesca della residenza in villa. Il Cardinale, che si occuperà soprattutto dell'abbellimento del giardino, non abbandonerà mai questa villa fino alla sua morte nel 1572, nella pianta del Bufalini infatti è denominata



Figura 2. Leonardo Bufalini, Pianta di Roma (1551), Particolare. Nel Cinquecento il Colle del Quirinale, in buona parte disabitato, è attraversato da una via di grande interesse denominata *Alta Semita*, di origini pre-romane, sul cui tracciato sarà delineata la strada Pia (1561-1564).

«vinea del cardinale di Ferrara». L'assetto viario della piazza nella prima metà Cinquecento era il seguente: la via *Alta Semita* attraversava il colle longitudinalmente fino alle mura aureliane, via della Dataria collegava, come tuttora, la zona di Trevi a Monte Cavallo e la via di Sant'Agata, di fronte al palazzetto Carafa-D'Este, portava all'Esquilino.

I primi grandi interventi di trasformazione della platea di Monte Cavallo e dell'area ad essa limitrofa si devono all'opera di Pio IV Medici con l'apertura della via Pia. Il Pontefice, seppur con un regno breve (1559-65) e poco celebrato, assume un ruolo fondamentale nell'urbanistica romana aprendone un nuovo e interessante capitolo. Con il tracciato della strada Pia si inizia di fatto a edificare in tutte le aree orientali e meridionali che fino a quel periodo erano rimaste totalmente inurbanizzate. Le scelte che portano alla definizione della strada saranno dettate in primo luogo dalla bellezza del sito sopraelevato, dalla salubrità dell'area lontana dai miasmi della città bassa e inoltre dalla naturale attitudine del Colle a esaudire la tendenza del momento di risiedere in ville suburbane, moda immediatamente colta dai pontefici per crearvi una residenza estiva in alternativa al Vaticano.

Non si deve tuttavia dimenticare una motivazione di carattere ideologico. Nel 1563 si era appena concluso il Concilio di Trento entrando di fatto nella fase della Controriforma. In questo frangente la Chiesa aveva il dovere di mostrare la propria supremazia rispetto al mondo protestante e al paganesimo. Ebbene, le zone orientali di Roma, sotto questo aspetto, ponevano delle criticità perché in esse si registrava l'ormai impossibile coesistenza tra le più importanti basiliche cristiane come S. Maria Maggiore, S. Croce in Gerusalemme e S. Giovanni in Laterano e i resti, spesso imponenti, della Roma pagana. Questa antinomia andava superata. Le testimonianze del paganesimo dovevano essere in qualche modo «cristianizzate». Di fatto l'atto inaugurale di questo proposito pontificio inizia con l'apertura della strada Pia e con la realizzazione (affidata a Michelangelo),

della basilica di Santa Maria degli Angeli sui resti delle terme di Diocleziano al fine di rendere "l'aria" adatta a ospitare l'espansione della Roma papale.

Probabilmente il polo di Monte Cavallo doveva essere oggetto anche di una massiccia trasformazione degli edifici e dei ruderi pagani ma nel 1565 il pontefice muore e non può proseguire tale iniziativa. L'opera sarà immediatamente ripresa da papa Gregorio XIII Buoncompagni (1572-85) che inizia il suo pontificato proprio nel 1572 e, coincidenza, anno in cui il cardinale Ippolito d'Este muore liberando l'edificio dei Carafa preso in affitto. A questo punto può subentrare al cardinale ferrarese il nuovo pontefice che decide di realizzarvi la sua residenza estiva che diverrà poi l'imponente palazzo pontificio. Il pontefice affida nel 1584 al Mascarino il compito di redigere un progetto⁷. Il Mascarino realizzerà solo la parte settentrionale e a lui è attribuita la torre. Al termine di questi lavori l'originario complesso dei Carafa è trasformato. La palazzina nord ha ormai assunto la conformazione definitiva, quella sud è rimasta completamente inalterata, ossia nonostante la nuova sistemazione il palazzetto Carafa d'Este permane inclinato rispetto alle restanti parti del nuovo palazzo e così inalterate sono la posizione del gruppo dei Dioscuri, le altre palazzine e le terme di Costantino.

Il completamento dell'opera si deve a Sisto V. Il pontefice utilizza una diversa logica progettuale legata maggiormente al rapporto del palazzo con la città piuttosto che al solo progetto dell'edificio.

Sisto V si serve di due architetti di fiducia, i due fratelli Domenico e Giovanni Fontana. I Fontana si discostano dall'originario progetto mascariniiano poiché intendono conservare la parte inclinata desunta dal vecchio palazzo dei Carafa d'Este, probabilmente perché l'arretramento dell'ingresso rispetto alla piazza poteva tornare utile per il traffico di carrozze, cavalli e quant'altro. Si realizza inoltre il convento di San Benedetto, poi demolito da Urbano VIII, e viene finalmente spostato il gruppo dei Dioscuri a opera di Domenico Fontana (Figura 3) in asse con la strada Pia.



Figura 3. S.a., Veduta della Piazza di Montecavallo. Palazzo Papale, (1601), Incisione. Biblioteca Hertziana Roma. Nell'immagine il gruppo scultoreo dei Dioscuri è già stato spostato, ad opera di Domenico Fontana, in asse con la strada Pia rispetto alla posizione originaria di fronte al palazzo di Vercelli.

Si notino alcuni quesiti di natura compositiva. Nell'affresco di Cesare Guerra e Giovanni Nebbia, nel Palazzo Lateranense (1590), il gruppo dei Dioscuri è posto ortogonalmente al tracciato della via Pia e sull'asse della porta omonima; in realtà le cose non stanno propriamente così. Domenico Fontana dispone il gruppo scultoreo con una inequivocabile inclinazione che tiene conto dell'allineamento dell'asse stradale ma anche, in maniera molto raffinata, dell'inclinazione della facciata del palazzo attribuendo al gruppo scultoreo una specifica direzione e funzione⁸.

Ma l'insieme è ancora in qualche modo irrisolto e nella prima metà del Seicento Paolo V (1552-1621) e poi Urbano VIII (1623-44), non soddisfatti delle caratteristiche che aveva assunto il palazzo pontificio, decidono di intervenire ulteriormente riducendo l'edificio a una forma che è poi quella che attualmente conserva. Paolo V desidera realizzare una nuova cappella lungo la via Pia, all'angolo con la piazza, e fa proseguire il corpo di fabbrica che oblitera quello precedente inclinato. L'opera verrà poi terminata da Urbano VIII che coinvolgerà in quest'ultima fase Gian Lorenzo Bernini. Probabilmente si deve allo stesso Bernini la realizzazione del torrione cilindrico⁹. Il torrione (Figura 4) ha solo apparentemente una funzione militare; nei fatti l'intero palazzo era completamente privo di difese; ciò rende il torrione inadeguato alla concentrazione in esso della finalità militare. Il bastione cilindrico è tuttavia fondamentale dal punto di vista compositivo poiché genera una cerniera che visivamente e progettualmente pone in evidenza il divergere della quinta delle case di via della Dataria¹⁰ rispetto alla facciata del palazzo. Il bastione ha dunque il ruolo di legante di tutta la composizione contribuendo a delineare il disegno definitivo della piazza. Un ulteriore intervento deciso da Urbano VIII, insieme al completamento della Loggia della Benedizione¹¹ del palazzo Pontificio, è il gesto altamente simbolico della demolizione del frontespizio del tempio di Nerone¹² e quindi di ciò che restava del tempio di Serapide¹³. Nei fatti, ancora in periodo di Controriforma,



Figura 4. Veduta attuale di piazza del Quirinale. Nell'immagine è ben visibile il rapporto tra il torrione berniniano posto al termine delle abitazioni di via della Dataria, il palazzo pontificio (palazzo del Quirinale), il gruppo scultoreo dei Dioscuri con la strada Pia ed il palazzo della Consulta.

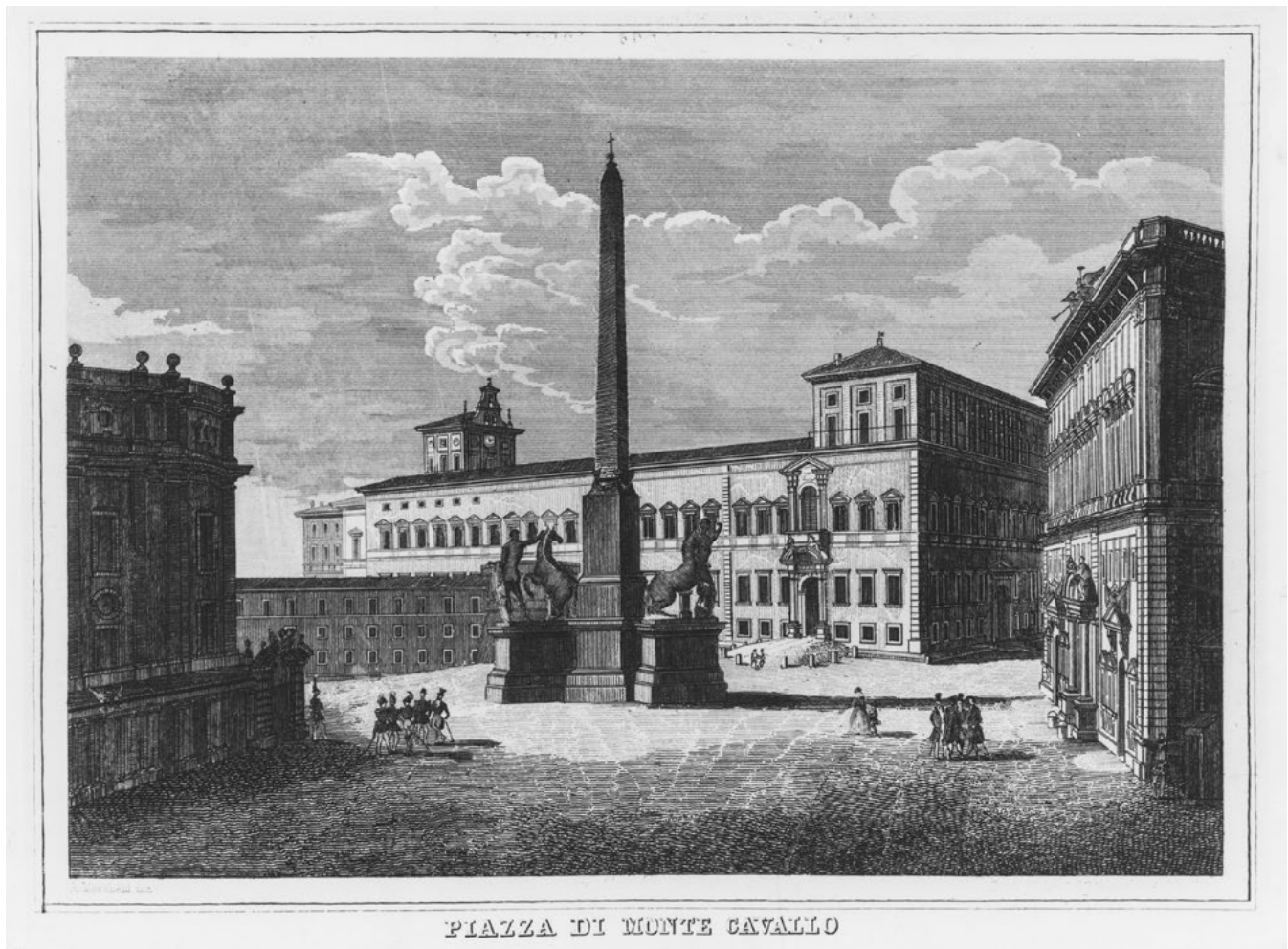


Figura 5. Piazza del Quirinale, Alessandro Moschetti, in *Principali monumenti di Roma...*, F. Ducrò, Roma 1872, tav. 12. Si noti il gruppo scultoreo dei Dioscuri nella sistemazione di Giovanni Antinori con l'obelisco posizionato al centro ed il basamento ruotato di 45 gradi verso l'esterno.

doveva risultare impensabile che da tale loggia si vedessero dirimpetto i resti imponenti di uno dei più grandi templi della paganism romana situato su un cumulo di terra.

Nel Settecento¹⁴ la scena urbana della piazza si arricchirà di alcuni pezzi spettacolari (egregiamente rappresentati nella veduta di Giovanni Paolo Pannini¹⁵) come il palazzo della Consulta¹⁶ e le Scuderie del Quirinale¹⁷ mentre il gruppo scultoreo dei Dioscuri non muterà la sua posizione; nonostante queste ultime decisive trasformazioni, nella piazza permane una incongruenza, una questione irrisolta sul piano compositivo. Nei fatti non si giustificava più la disposizione del gruppo dei Dioscuri perché la direzione scelta dal Fontana era stata fornita dal parallelismo con la vecchia facciata inclinata dell'edificio. Realizzato il nuovo cantonale non c'è più misura tra il gruppo scultoreo e il nuovo palazzo pontificio. Bisognerà aspettare più di un secolo, ossia la fine del Settecento, affinché questa incongruenza trovi una soluzione.

Pio VI Braschi (1775-99), che verrà deposto nel 1798 al momento dell'instaurazione della Repubblica Romana¹⁸, è l'ultimo pontefice del Settecento a realizzare grandissime opere al fine di ricreare la grandezza della Roma di Sisto V. Nonostante

l'evidente difficoltà del pontefice ad operare in un periodo storico in cui, dopo la Rivoluzione Francese, tutte le autorità ed istituzioni vengono messe in crisi nel loro stesso concetto, a lui si deve un atto simbolico di affermazione del papato sulla città con il posizionamento dell'obelisco di Monte Cavallo¹⁹. L'autore dei progetti è Giovanni Antinori²⁰. Antinori, dopo un lungo e tormentato percorso testimoniato dalle varie elaborazioni progettuali, giunge ad una soluzione letteralmente geniale. L'architetto, comprendendo l'anomalia direzionale del gruppo scultoreo, è altresì consapevole che non sarebbe bastato porre l'obelisco²¹ tra i Dioscuri per risolvere tale incongruenza. Si rende peraltro conto che ponendo l'ulteriore emergenza dell'obelisco tra le statue la difformità sarebbe stata ancora più evidente. Proceda dunque ponendo l'obelisco in asse ma compiendo un gesto quanto mai appropriato ossia la rotazione del basamento di entrambi i Dioscuri di circa quarantacinque gradi verso l'esterno. Mentre i Dioscuri, in origine, si trovavano su un basamento bidimensionale poiché le due basi si allineavano su di un unico piano ora acquisiscono, nel loro insieme, la tridimensionalità (Figure 5 e 6).

Per comprendere meglio il senso di questa interessantissima soluzione che qualifica l'intervento sotto il profilo storico urbanistico bisogna fare riferimento a un discorso più generale, ossia l'aggiornamento dei modelli urbanistici romani. Nel corso del Quattrocento e del Cinquecento Roma era stata una grande fucina di soluzioni urbanistiche; tra queste si era definito il modello della strada rettilinea con fondale²². Tale modello si prestava, come evidente nelle innumerevoli vedute d'epoca, a una percezione assiale. Nel caso in oggetto questo tipo di rapporto non basta più e qui l'obelisco postula anche la tridimensionalità del complesso e la rotazione dei basamenti. Questo ragionamento si declina anche negli

elementi di dettaglio e la rotazione nel concreto comporta una rilettura del legame fra le due statue.

Nella disposizione originaria i sacri gemelli si guardavano l'un l'altro. I Dioscuri avevano in sé una loro forte direzionalità suggerita proprio dallo sguardo particolarmente attento, quasi esaltato (Figura 7). I protagonisti del gruppo mitologico traevano la propria forza dalla trasformazione del "due" nell'"uno", cioè dall'unione delle capacità reciproche, e non è priva di significato la circostanza che si guardassero e che lo facessero con tale intensità. Non solo, ma la direzionalità data da questi sguardi si trasmetteva e si trasmette tuttora ai corpi; si tratta infatti di statue che indicano orientamenti



Figura 6. Fontana di Montecavallo, Foto di Arnaldo Vescovo (1998), Biblioteca Hertziana, Roma.

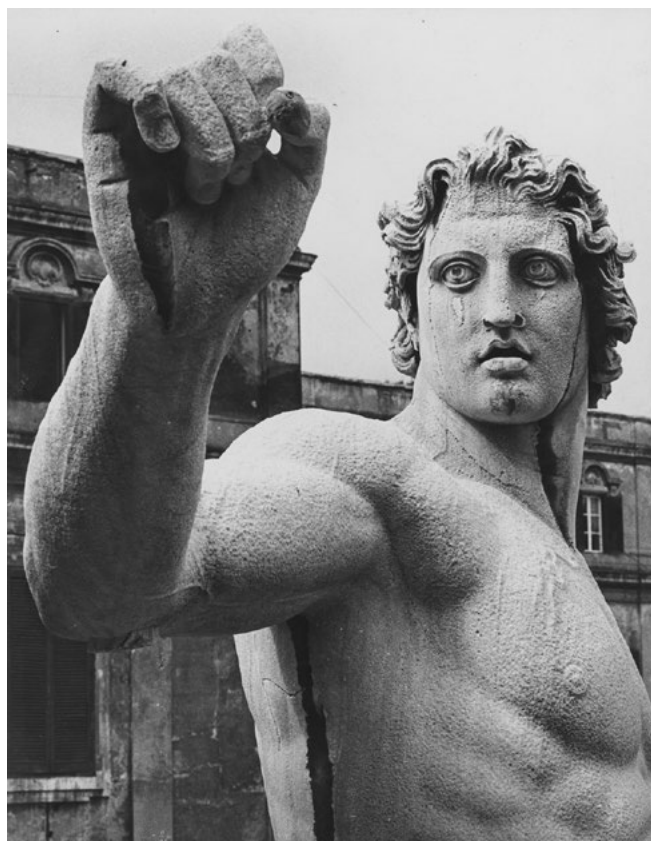


Figura 7. Gruppo scultoreo dei Dioscuri, Castore e Polluce, provenienza Archivio Cesare D'Onofrio (s.a., s.d.), Biblioteca Hertziana, Roma.

precisi, molto evidenti, dove le caratteristiche dello sguardo, arrivando al corpo, suggeriscono questa particolarissima impronta direzionale. La rotazione impressa dall'Antinori comporta la creazione di un differente punto di vista. In passato i Dioscuri si guardavano l'un l'altro per farsi forza a vicenda perché il "due" diventasse "uno" ma ora devono confrontarsi con il contesto urbano dove la rotazione conduce all'allontanamento del punto di convergenza dei loro sguardi, portando quindi alla conquista della scena urbana e alla divergenza in parte di essi. Nei fatti il dioscuro che sta a meridione, Polluce, a causa della rotazione, ora guarda al portale della loggia delle benedizioni, forse addirittura alla "Madonna in trono" posta al di sopra del portale della loggia, mentre la divergenza del dioscuro di sinistra, Castore, fa sì che quest'ultimo guardi l'asse della strada Pia (e quindi Porta Pia) ricostruendo attraverso queste sottili operazioni il rapporto tra monumento e città. Nei fatti se nel gruppo scultoreo originale il "due" doveva divenire "uno" ora è l'"uno" che diventa "due" stabilendo un rapporto polivalente con la città. Questa soluzione non tradisce più la mancanza di ortogonalità fra gruppo scultoreo e piazza perché la rotazione ha fatto del complesso un modello tridimensionale. La composizione troverà un assetto conclusivo con l'elemento della fontana inserita di fronte al basamento del gruppo scultoreo dei Dioscuri e dell'obelisco su intervento di Raffaele Stern²³. Il pontefice Pio VII Chiaramonti (1800-1823) incarica l'architetto di concludere il progetto

dell'Antinori. La conca di Campo Vaccino, restaurata, è trasportata sul Colle nel 1818 ed è disposta sul più antico bacino circolare approssimativamente nella medesima localizzazione desiderata dall'Antinori rafforzando la rotazione e la tridimensionalità del gruppo.

L'iscrizione alla base dell'obelisco su commissione di Pio VII segna la conclusione degli imponenti lavori di sistemazione della piazza del Quirinale prolungatisi per circa due secoli e mezzo dall'intervento del pontefice Pio IV Medici²⁴.

Note

¹ Cfr. *Platea Montis Caballi* (1561-1564 c.); Mario Cartaro, *Pianta di Roma* (1576); Stefano Du Pérac, *Pianta di Roma* (1577).

² Tra cui la residenza di Bartolomeo Sacchi detto il Platina (1421-1481), quella di Pomponio Leto (1428 c.-1497) sede dell'Accademia Romana e quella del cardinale Oliviero Carafa (1430-1511).

³ Cfr. Paolo Micalizzi, *Piazza di Monte Cavallo e la via Pia in una veduta del XVI secolo*, in Ugo Soragni, Teresa Colletta (a cura di), «Storia dell'Urbanistica», Serie Terza, 2.1/2010, 2011, pp. 186-195, 234-235.

⁴ Al termine della quale è realizzato il prospetto della Porta Pia tra il 1561 e il 1564 su progetto di Michelangelo.

⁵ Cfr. Leonardo Bufalini, *Pianta di Roma* (1551). Della prima edizione di questa pianta non si conosce nessun esemplare. Si conservano invece solo tre esemplari della Pianta appartenenti alla ristampa del 1560 custodite nella Biblioteca Vaticana.

⁶ I Dioscuri sono copie romane di un gruppo in bronzo di Fidia e Prassitele il Vecchio e provenienti dalle vicine terme di Costantino.

Cfr. Paolo Moreno, *Dall'Acropoli al Colle. Fidia e i Dioscuri di Montecavallo*, in «Il Quirinale. Rivista d'Arte e Storia», 4, 2006, pp. 17-26.

⁷ L'originaria intenzione di costruire un palazzo sul colle del Quirinale è senz'altro da attribuire a Paolo III Farnese (1534-1549) e a Pio IV Medici (1560-65). Stefano Morét, *Piazza del Quirinale*, in *Rom*, Petersberg 2007, pp. 399-402.

⁸ Cfr. Paolo Micalizzi, *Piazza di Monte Cavallo...* cit.

⁹ Nel 1626 Urbano VIII incarica il Bernini di costruire un bastione semicircolare situandolo alla giunzione tra la facciata del palazzo e la Dataria. Cfr. Aloisio Antinori, *La magnificenza e l'utile: progetto urbano e monarchia papale nella Roma del Seicento*, Gangemi, Roma 2008.

¹⁰ Realizzate durante il pontificato di Paolo V.

¹¹ Il 2 giugno 1639 Urbano VIII inaugura la Loggia della Benedizione; iniziata dal Palombini è trasformata dal Bernini che ridisegna il portone verso la piazza e modifica la finestra soprastante tra quelle di progetto del palazzo.

¹² Il rudere era denominato frontespizio di Nerone perché era addossato ad una torre medievale da cui si pensava che Nerone avesse osservato l'incendio di Roma.

¹³ Il rudere, era ciò che restava di uno dei più grandi templi della Roma antica, il tempio di Serapide (III secolo) che aveva incredibili dimensioni e che raccordava via della Pilotta, in basso, fino alla parte alta del Quirinale.

¹⁴ Cfr. Paolo Micalizzi, *Atlante storico delle città italiane, Roma III, Roma nel XVIII secolo*, Kappa, Roma 2003, vol. I, pp. 22, 27-28, vol. II, *Rione Trevi*, pp. 25-27, 31; Ersilia Graziani, Maria Antonietta Quesada (a cura di), *Un esempio di ricerca urbanistica: Lo sviluppo di piazza del Quirinale*, Archivio di Stato di Roma, Roma 1998; Bruno Regni, Marina Regni, *Lettura di due nodi urbani*, in «Capitolium», 50, 1975, 9/10, pp. 66-69; Vittorio De Feo, *La piazza del Quirinale. Storia, architettura, urbanistica*, Officina edizioni, Roma 1973.

¹⁵ Cfr. David Ryley Marshall, *Representing the Quirinal in the reign of Clement XIII, Panini's 'View of the Piazza del Quirinale'*, in «Apollo. The international magazine of the arts», n. 155, 2002, pp. 3-11.

¹⁶ Ferdinando Fuga, dal 1732.

¹⁷ Alessandro Specchi e Ferdinando Fuga negli anni 1722-1732. Cfr. Gianfranco Spagnesi (a cura di), *La piazza del Quirinale e le antiche Scuderie papali*, Electa, Roma 1990.

¹⁸ L'istituzione della Repubblica Romana (1798-99) nei fatti rappresenta la prima avvisaglia della conclusione del potere temporale della Chiesa. Cfr. Laura Goretti, Monica Piacentini, *Piazza di Monte Cavallo: assetto originario e successive trasformazioni*, Tesi di laurea, Università degli Studi "Roma Tre", Facoltà di Architettura, a.a. 2003-2004, rel. Paolo Micalizzi.

¹⁹ Insieme al posizionamento degli obelischi di Montecitorio e di Trinità dei Monti.

²⁰ Per l'opera dell'Antinori (1783-86) cfr. Paolo Micalizzi, *Piazza di Monte Cavallo...* cit., pp. 186-195, 234-235.

²¹ Obelisco denominato "guglia di Augusto" perché rinvenuto di fronte al Mausoleo omonimo.

²² Tra i molti si cita l'esempio emblematico del rapporto tra palazzo Farnese e via dei Baullari, cfr. Enrico Guidoni, Angela Marino, *Storia dell'Urbanistica. Il Cinquecento*, Laterza, Roma-Bari 1982, pp. 270-278.

²³ Raffaele Stern è incaricato durante il periodo della Prefettura napoleonica (febbraio 1811) di redigere un progetto per la realizzazione dei palazzi imperiali al Quirinale. L'opera non sarà mai avviata a causa dei successivi rovesci politici.

²⁴ Per le trasformazioni ottocentesche della piazza cfr. Clementina Barucci, *Virginio Vespignani e il "nuovo ordinamento" della piazza di Monte Cavallo*, in Guglielmo Villa (a cura di), *Storie di città e architetture. Scritti in onore di Enrico Guidoni*, Kappa, Roma 2014, pp. 315-325; Gianfranco Spagnesi, *L'architettura a Roma al tempo di Pio IX (1830-1870)*, Cassa di Risparmio di Roma, Roma 1976.

Spazi *untitled* nella cartografia di Torino nel primo Novecento. Segni sulla rete di comunicazione e di scambio

Untitled areas in Turin's cartography in the early twentieth century. Signs on the railway network

ELENA GIANASSO

Abstract

Confini indefiniti segnano sulla cartografia storica, e nel progressivo sovrapporsi di carte fino all'attuale contemporaneità, spazi *untitled* sulla rete di comunicazione e di scambio, ambiti vuoti connessi allo spostamento di persone e cose. A Torino, il grande piano urbanistico del 1906-1908, che riunisce la pianificazione «per parti» del tardo Ottocento, cela superfici con destinazioni d'uso non stabilite, aree prive di funzione già comprese nella maglia viaria esistente o tra le vie in progetto. Le successive integrazioni dello stesso piano affrontano solo talvolta il problema, non completamente risolto neanche con l'abbassamento del piano del ferro concordato, negli stessi anni, tra il Comune e le Ferrovie dello Stato. Ne derivano forme eterogenee, qui identificate nell'intorno delle stazioni ferroviarie di Porta Nuova, Porta Susa, Ciriè-Lanzo e nella cosiddetta regione Zappata, che la sovrapposizione critica tra le piante della città del primo Novecento e il disegno attuale mostra come ancora esistenti, zone problematiche ancora da discutere per cercare una riconversione consapevole di spazi dal perimetro definito da strade e isolati dall'identità consolidata.

Undefined boundaries mark on historical cartography, and in the subsequent modifications of it up to the current maps, «untitled» spaces on the railway network, empty areas linked with the movement of people and goods. In Turin, at the beginning on the twentieth century, the town plan of 1906-1908 brings together the previous plans, so called «by parts», which interested a lot of parcels. The new plan conceals areas with not-established intended uses, without identity, included between the existing roads or between the planned streets. Subsequent additions to the same map only sometimes face the problem, not completely solved not even with the cutting railroad planned in the same years. Other heterogeneous areas derive from it. The critical overlapping of the current technical map with the plans of the early twentieth century shows some of these untitled spaces, still existing, to discuss today in order to look for a correct and conscious reconversion of areas included between blocks and streets by consolidated identity.

«Torino. 16 settembre 1871. Torno da un giro per la città: che movimento! che vita! Sono parecchi anni che Torino non vede una folla simile e una simile allegrezza. La stazione della strada ferrata è circondata da migliaia di persone [...] Ogni treno che arriva versa sulla piazza centinaia di persone»¹. Le parole con cui Edmondo De Amicis, nel suo *Ricordi di Torino*, racconta la città che accoglie gli ospiti in occasione dell'inaugurazione del traforo ferroviario del Frejus non celano l'entusiasmo per il treno, simbolo riconosciuto del progresso ottocentesco, oggetto emblematico di una cultura, espressione di una rete di

Elena Gianasso, architetto, ricercatore in Storia dell'architettura, Politecnico di Torino, DIST.

elena.gianasso@polito.it

comunicazione e di scambio che, è noto, sembra attrarre il celebre scrittore anche quando, nel 1899, pubblica *La carrozza di tutti*², dedicata al tram. Mezzi di locomozione su rotaie, disegnano un reticolo dalle forme diverse, creando poligoni irregolari che si sovrappongono alla maglia viaria ortogonale che qualifica la prima capitale sabauda e, dove la città si sfrangia verso la campagna, nella parte piana, tracciano lunghe linee parallele che sembrano perdersi all'infinito. All'interno dello spazio urbano, nei primi decenni del Novecento anche entro i confini della seconda cinta daziaria, le due reti definiscono, tra strade e piazze, lotti non sempre risolti, talvolta dal perimetro difficile, articolato, insolito e forse anche inadeguato a essere occupato da specifiche destinazioni d'uso. Derivano spazi ibridi, eterogenei, detti *untitled* che, oltre a essere esito del sovrapporsi di progetti non sempre perfettamente compatibili, non redatti ipotizzando un dialogo tra fogli che interessano le stesse zone, possono nascondere funzioni che riflettono il variare delle norme, degli usi e delle tradizionali abitudini sulla viabilità³. Le stesse aree, poi, sono solo talvolta riconosciute dalla successiva pianificazione che confluisce, all'inizio del Novecento, nel *Piano regolatore e di ampliamento* del 1906-1908 e nelle successive varianti redatte nella prima metà del secolo.

Basilare, nella pianificazione ottocentesca di Torino, è il *Piano d'ingrandimento della capitale*, approvato al termine di una lunga *querelle* di tono internazionale, redatto con il fondamentale contributo di Carlo Promis⁴ e appoggiato, ancora, sul principio dell'integrazione strutturale con la preesistenza. Diviso nelle tre espansioni programmate, fuori Porta Nuova⁵, verso la regione Valdoccò e oltre Porta Susa⁶ e nel quartiere di Vanchiglia⁷, è adottato tra il 1851 e il 1852 e quindi seguito dal *Piano d'ingrandimento* sui terreni dell'ex Cittadella del 1857⁸, nello stesso periodo in cui, nel 1853, è definita la prima cinta daziaria. Il grande piano urbanistico, che consolida gli assi rettori della città di antico regime prolungandoli nelle zone di espansione nonché la centralità della "zona di comando", propone isolati dalla forte compattezza formale, chiusi, disposti a delineare la forma di un rettangolo quasi regolare entro cui si leggono lo «Scalo» di Porta Nuova e lo «Scalo della Ferrovia di Novara» (nella tavola della ex Cittadella). Nuove porte urbane poste ai margini della progettata piazza Carlo Felice e oltre Porta Susa, le due stazioni ferroviarie sono collegate, ancora oggi, da un percorso unitario. È in questo contesto che, quasi sovrapponendosi, si discute la definizione della rete ferroviaria e la collocazione delle stazioni: in otto anni, tra il 1845 e il 1853, si attuano scelte derivate da un dibattito ben più lungo intorno al tracciato della ferrovia negli Stati sardi⁹. Centrali sono, in una politica mirata a collegare Torino ancora capitale al mar Mediterraneo e all'Europa, le linee per Genova, per Novara-Milano (verso l'Austria) e per Susa, in direzione della Francia. La definizione del percorso, nonché del numero complessivo delle stazioni da costruirsi in città, è legata alla localizzazione degli scali ferroviari.

Porta Nuova, prossima al centro urbano, è costruita entro il 1868 su progetto di Alessandro Mazzucchetti, che già si era occupato di Alessandria e Genova Principe, con la collaborazione di Carlo Ceppi per la facciata. Porta Susa è un edificio di più ridotte dimensioni innalzato nei terreni dell'ex Cittadella. La rete di collegamento tra Porta Nuova e Porta Susa è conclusa negli anni sessanta dell'Ottocento, quando è realizzata la linea secondaria che collega Torino a Ciriè, poi a Lanzo (1876) e quindi a Ceres (1916), attestandosi su un nuovo punto di sosta costruito nei pressi del fiume Dora.

È il progressivo definirsi di una grande rete di comunicazione, integrata dalle linee tranviarie (non solo su rotaia) che, talvolta, proseguono la tratta urbana fuori città, raggiungendo Rivoli, Moncalieri, Venaria, nell'usuale relazione viaria con la città già capitale, per proseguire oltre. La sola *Torino descritta* del 1863, alla voce «Ferrovie, Vetture, Omnibus», elenca più di centodieci località che possono essere raggiunte soprattutto con la ferrovia¹⁰. La criticità della situazione è già stata commentata: «proprio la moltiplicazione delle tranvie extraurbane segnala l'avvio di un processo di espansione che, negli anni ottanta dell'Ottocento, comincia a rendere percepibili alcuni limiti del sistema ferroviario progettato per Torino nei tre decenni prima. La crescita della città entra sempre più frequentemente in conflitto con una ferrovia che deve essere attraversata a raso o superata con cavalcavia»¹¹. Lo spazio manca, le stazioni tagliano porzioni di città, i binari creano intrecci di difficile gestione, creati anche quando, alla fine del XIX secolo e poi soprattutto all'inizio del Novecento, gli stessi binari sono estesi per rispondere a specifiche richieste dell'industria. Si rende necessaria una riorganizzazione, discussa anche valutando un possibile spostamento delle stazioni, che, tuttavia, trova esito solo nel nuovo scalo di smistamento e nelle prime dibattute soluzioni per l'abbassamento in trincea del piano del ferro. Non è qui opportuno ripercorrere tutta la lunga vicenda, ma è importante sottolineare che, sebbene la città voglia apparire ordinata, qualificata da una maglia viaria ortogonale da cui si staccano le linee ferroviarie per Milano, per Genova e alcune tratte secondarie (Figura 1), da subito emerge il problema di inserire la rete ferroviaria in aree pianificate, generando lotti che, talvolta, fin dal primo progetto sono qualificabili come spazi *untitled*, privi di destinazione d'uso o con fruizioni differenti non sempre compatibili.

I disegni, anche ambiziosi, analizzati dalla Municipalità e dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo si moltiplicano ancora nei primi decenni del Novecento, in parallelo alla riorganizzazione dei tanti piani urbanistici parziali esistenti. Nella seduta del 24 ottobre 1906, il Consiglio comunale prende atto dell'intensa fabbricazione all'esterno della cinta daziaria del 1853, segnalando la necessità di una seconda cinta poi tracciata nel 1912, e riassume le azioni di controllo già attuate, avviando la regimentazione dell'attività costruttiva attraverso un piano che interessi l'intera città. Ne deriva il *Piano regolatore e di ampliamento* approvato nel 1908 che,



Figura 1. Torino a colpo d'occhio (veduta dal M.e dei Cappuccini), 1884 (Archivio Storico della Città di Torino, Collezione Simeom, G32).

dopo la definizione del secondo anello daziario, è oggetto di una prima variante, datata 1915, che divide la parte piana da quella collinare, in ragione delle differenti necessità¹².

Nel 1910, la Città pubblica *Il riordinamento delle stazioni e dei servizi ferroviari di Torino* in cui riassume le disposizioni legislative, gli atti parlamentari, le deliberazioni del Consiglio comunale e la corrispondenza, testimonianza delle relazioni esistenti non solo tra le società ferroviarie e la Municipalità, ma anche con il governo statale¹³. Emergono progetti ritenuti maggiormente utili, la costante volontà di abbassare il piano del ferro, la scelta di costruire cavalcavia per superare, oltre alle nuove progettate trincee, i binari eliminando alcuni passaggi a livello, opere che, comunque, non celano la complessità della situazione. L'anno successivo, la firma di una convenzione tra il Comune e le Ferrovie individua i cantieri di maggiore urgenza, decretando l'avvio di lavori che, tuttavia, sono interrotti dal primo conflitto mondiale¹⁴. È in questa fase che, fino all'interruzione della guerra, si possono individuare spazi *untitled* distribuiti in città. Ne sono esempio le aree prossime a Porta Nuova o alla stazione ferroviaria della linea secondaria Ciriè-Lanzo

oppure ancora nella regione Zappata, per discutere un'area allora prossima ai limiti dello spazio urbano.

Al fine di individuare i singoli *untitled spaces* nel primo Novecento¹⁵ sono state scelte due carte che mostrano rispettivamente la *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento*¹⁶ del 1906, pubblicata alla scala di 1:5000, e la *Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria*¹⁷, edita da Paravia alla scala di 1:15.000 e datata, a matita sul foglio, 1915 (Figura 2). Non è qui possibile, né opportuno, elencare gli spazi *untitled* esistenti nelle singole carte, perché potenzialmente risolti dalla pianificazione successiva, ma è interessante il confronto tra le aree prossime alle stazioni ferroviarie e la situazione ora contemporanea. Tecnicamente, l'operazione è stata eseguita sovrapponendo, a entrambe le carte, la Carta Tecnica attuale del Comune di Torino utilizzando il software QGIS, un sistema di informazione geografica open source rilasciato sotto la General Public License. Per eseguire le sovrapposizioni, ogni elaborato è stato ovviamente georeferenziato utilizzando il medesimo sistema di riferimento cartografico; in ogni area sono stati quindi individuati dei punti focali (edifici, piazze,

isolati), riconoscibili sia sulla Carta Tecnica sia nella cartografia storica, necessari per ancorare le due mappe¹⁸.

La successiva analisi, consapevole dei possibili errori dovuti anche alle differenti tecniche di redazione delle mappe, permette di precisare che, intorno alla stazione Porta Nuova, la complessità della situazione, oggi ancora riconoscibile e resa evidente anche dall'uso promiscuo degli spazi, era ipotizzabile già negli anni 1906-1915 (Figura 3). Il *Piano* del 1906 mostra lo Scalo di Porta Nuova da cui parte una sola

linea di binari, l'attraversamento in corrispondenza di corso Sommeiller e le due diramazioni, una parallela a via Nizza e una in direzione della barriera di Susa (prima cinta daziaria), per proseguire poi nelle due linee per Milano e per Susa; in prossimità della stazione si riconoscono ampi terreni vuoti, compresi tra fabbriche non solo utili alla rete ferroviaria. È evidente, inoltre, la frattura che i binari creano tra le zone intorno a via Nizza (San Salvario) e via San Secondo. Oltre corso Sommeiller, una vasta zona *untitled* è compresa tra i

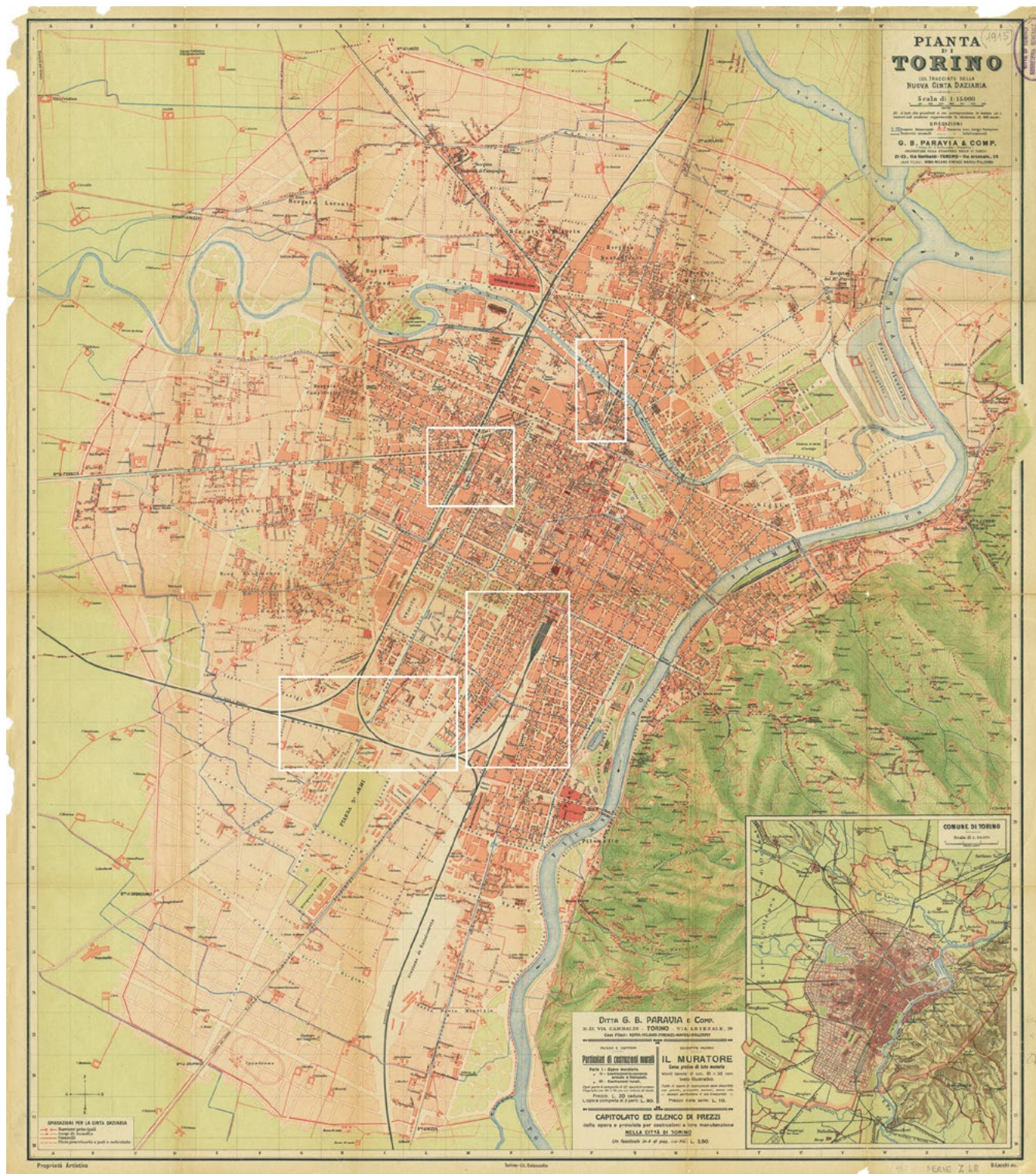


Figura 2. Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria, [1915] (Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e disegni, 64.9.27).



Figura 3. Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento, 1906 (Archivio Storico della Città di Torino, Serie IK, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n. 14 all. I); Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria, [1915] (Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e disegni, 64.9.27) sovrapposta con software QGIS a Comune di Torino, Carta Tecnica, 2019. Dettaglio area stazione ferroviaria di Porta Nuova (sovrapposizione realizzata da arch. Monica Silvello).

binari e, da un lato, via Rosmini (parallela a corso Stupingi, ora Unione Sovietica) e, dall'altro, via Nizza, piazza Nizza e via Argentero. Si distingue, però, una parte pianificata, in direzione degli attraversamenti della ferrovia sul prolungamento di via Magellano, almeno fino a raggiungere i terreni prossimi alla cascina La Piossasca. Nel 1915 si legge un maggior numero di binari in prossimità della stazione, che risolvono aree prima *untitled* fino all'incrocio tra via Nizza e corso del Valentino (ora Marconi); le porzioni di spazi *untitled* si riducono ma non scompaiono, nell'area dello scalo Vallino, oltre corso Sommeiller, dove aumentano i fabbricati, la cui destinazione d'uso potrà essere approfondita da studi successivi. È chiaro il sovrapporsi della rete ferroviaria ai lotti pianificati intorno a via Savonarola (via Roccabruna, via Bertini, via Mario Pagano), per cui tuttavia sembra già cercarsi una soluzione, e verso la cascina Zappata. La sovrapposizione con la CT attuale dimostra come le aree prossime a Porta Nuova siano poi occupate prevalentemente, ma non

totalmente, dal moltiplicarsi dei binari, lasciando irrisolti gli spazi oltre il cavalferrovia di corso Sommeiller, anche nell'area Vallino.

La situazione intorno allo scalo di Porta Susa appare subito più controllata, esito di una lunga e dibattuta pianificazione che ha quasi completamente risolto le aree vicine alla stazione (Figura 4). Nel 1906, tra corso Principe Oddone e corso Vittorio Emanuele II, prima di corso Oporto (ora Giacomo Matteotti), si riconoscono la dogana e i magazzini generali con i terreni a loro uso; in direzione di piazza Statuto, tra piazza e corso San Martino, gli isolati delimitati da via Santarosa si presentano come blocchi risolti che si interrompono nel grande spazio, ancora oggi esistente, oltre piazza Statuto, dove l'asse retto di via Garibaldi prosegue in via San Donato, via Cibrario, corso Francia. Emerge poi il progettato e solo parzialmente attuato abbassamento del piano del ferro, a tratti attraversato da cavalferrovia. L'elaborato del 1915 conferma l'interramento dei binari in

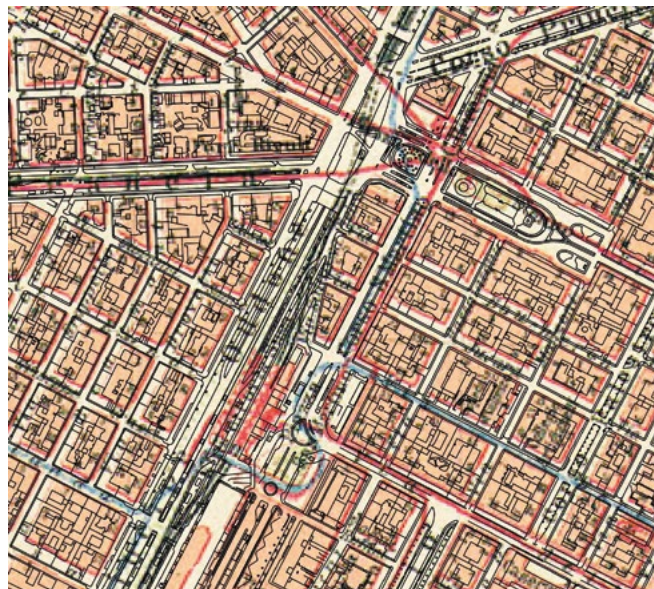


Figura 4. Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento, 1906 (Archivio Storico della Città di Torino, Serie IK, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n. 14 all. I); Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria, [1915] (Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e disegni, 64.9.27) sovrapposta con software QGIS a Comune di Torino, Carta Tecnica, 2019. Dettaglio area stazione ferroviaria di Porta Susa (sovrapposizione realizzata da arch. Monica Silvello).

corrispondenza dei terreni oltre piazza Statuto, attraversati dalle «Tramvie Società Belga Torinese», e i ridursi degli spazi prima *untitled*. La situazione ora contemporanea dimostra superfici ancora meglio risolte.

Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, la stazione ferroviaria Ciriè-Lanzo, detta anche Stazione di Porta Milano o di ponte Mosca, assume maggiore significato in ragione dell'accrescere della riconoscibilità, del ruolo e del prestigio delle valli di Lanzo, della villeggiatura in valle e, soprattutto, dell'industrializzazione del Canavese. Fabbriato emergente, nel 1906 è ancora un edificio isolato, circondato da ampi terreni privi di funzione d'uso tra corso Porte Mosca (ora Giulio Cesare), via del Fiando (ora Vittorio Andreis), via Borgo Dora e il fiume Dora. Oltre il fiume, la linea curva taglia prima l'isolato tra lungo Dora Napoli, corso Ponte Mosca, corso Emilia e via Mondovì, sezionando poi il grande lotto tra lo stesso corso Ponte Mosca, corso Emilia, corso Vercelli e il prolungamento di via Mondovì, una situazione confermata nel 1915 quando, tuttavia, lo stesso isolato, pur attraversato anche dal diramarsi di una linea ferroviaria in direzione del gasometro, sembra interessato da una specifica pianificazione. All'inizio della prima guerra mondiale, nuovi edifici occupano le aree prossime allo scalo ferroviario, di testa e mai collegato alla rete urbana, e una nuova via taglia il primo lotto ai margini dell'acqua. La situazione ora contemporanea, pur con il moltiplicarsi dei binari, lascia irrisolto il secondo isolato oltre il fiume, dove terreni ibridi, solo parzialmente occupati da nuovi edifici, potrebbero essere rivalutati (Figura 5). La pianta del 1915 evidenzia ancora la presenza della stazione Dora, costruita alla metà dell'Ottocento e in funzione fino ai lavori del passante



Figura 5. Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento, 1906 (Archivio Storico della Città di Torino, Serie IK, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n. 14 all. I); Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria, [1915] (Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e disegni, 64.9.27) sovrapposta con software QGIS a Comune di Torino, Carta Tecnica, 2019. Dettaglio area stazione ferroviaria di Ciriè Lanzo (sovrapposizione realizzata da arch. Monica Silvello).

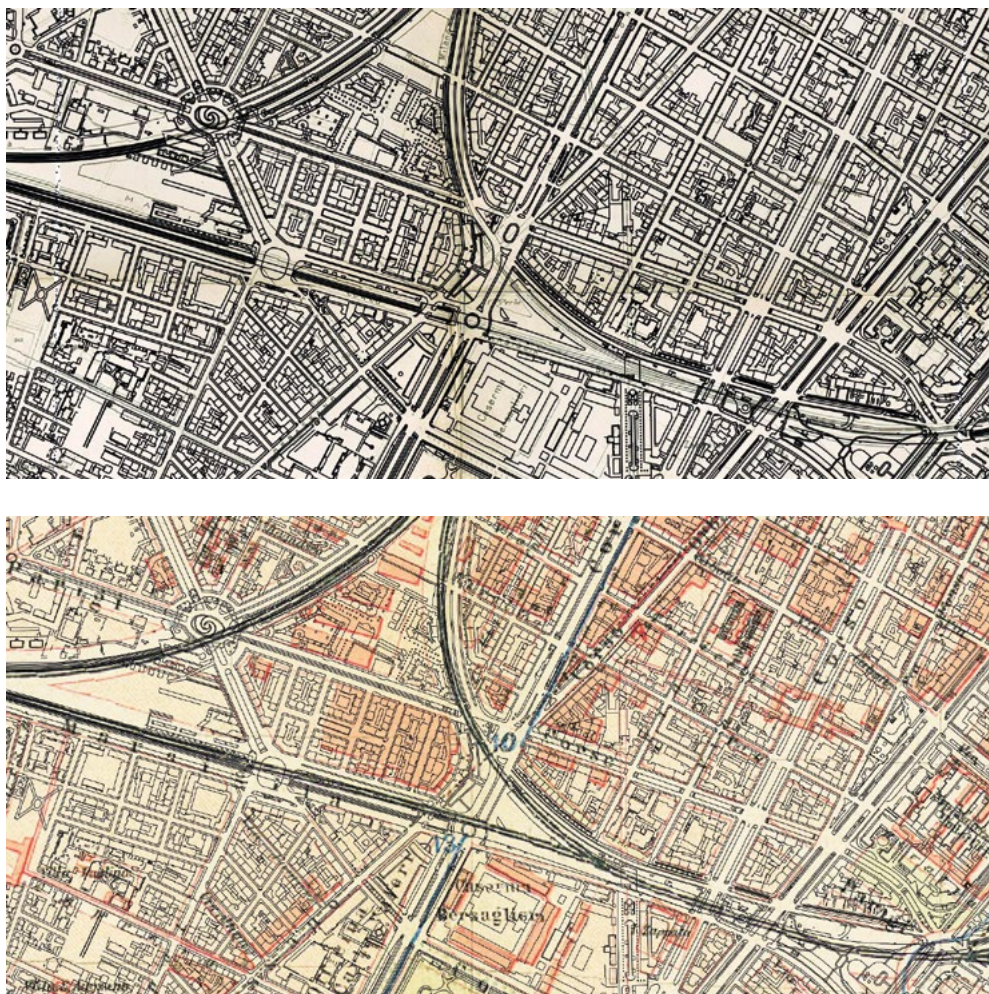


Figura 6. Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento, 1906 (Archivio Storico della Città di Torino, Serie IK, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n. 14 all. 1); Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria, [1915] (Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e disegni, 64.9.27) sovrapposta con software QGIS a Comune di Torino, Carta Tecnica, 2019. Dettaglio area regione Zappata (sovrapposizione realizzata da arch. Monica Silvello).

ferroviario, non lontana dalle Officine di Savigliano, prossimità che permetterebbe di discutere la relazione tra la pianificazione, la ferrovia e l'industria.

Nel diramarsi della rete ferroviaria in città, il raccordo tra Porta Nuova e Porta Susa crea un anello di ferro che separa porzioni di Torino, aumentando la complessità di una situazione già non semplice soprattutto ai margini del costruito dove la fitta rete di canali, le bealere, pure dividono i lotti. Esemplificativa, in questa direzione, è la regione Zappata, toponimo derivato dalla cascina ancora identificata nella mappa del 1906 (Figura 6). All'inizio del Novecento, un'importante pianificazione interessa la zona che, per restare alla sola tavola sintetica di *Piano*, mostra le strade che proseguono oltre la barriera di Susa le vie interne, occupando l'area prossima alla Caserma Bersaglieri con nuovi isolati ortogonali; sebbene la parte interna dell'anello proponga una regolare progettazione di lotti, la zona è segnata da spazi *untitled* in prossimità della cascina Zappata, tra la ferrovia e corso Lepanto e, oltre corso Stupinigi, nell'aiuola e piazza Stoppani (poi edificata). Ibrida e indefinita è, ancora, la situazione intorno a corso Marsiglia (ora Carlo e Nello Rosselli), dove le cascine e, soprattutto, la bealera Cossola documentano l'esistente su cui si inserisce il nuovo progetto. Nella prima variante del *Piano*, solo nove anni più tardi, la situazione appare maggiormente regolamentata, con

i confermati isolati perpendicolari all'interno del raccordo ferroviario, nuove isole sul luogo del «Il Zappata» e tra i corsi Parigi (ora Dante) e Marsiglia e negli spazi attigui al raccordo ferroviario per Genova. Emerge, forte, la preesistenza che fatica ad abbandonare il suo ruolo, consegnando allo spazio urbano, zone a secolare destinazione rurale. È ancora la sovrapposizione con la Carta Tecnica attuale che, pure dimostrando l'edificazione di nuovi fabbricati e giardini anche nel triangolo tra i binari, non cela la presenza di spazi *untitled* che, seppure talvolta adibiti a verde o a parcheggio, confermano il diverso dibattito, e la conseguente attenzione, riservata a una zona che, tra l'elevato e il sotto-suolo, potrebbe assumere altro ruolo per la città.

Note

¹ Edmondo De Amicis, *L'inaugurazione della galleria delle Alpi. Lettere*, in Id., *Ricordi del 1870-71*, Giunti Barbera, Firenze 1882, p. 188.

² Edmondo De Amicis, *La carrozza di tutti*, Treves, Milano 1899.

³ «La definizione degli attori e delle pratiche relative alla viabilità di fine Ottocento e inizio Novecento è ambivalente. Se da un lato infatti nello spazio pubblico e sulla strada si svolgevano attività assai lontane dalle attuali che comportavano norme d'uso solo parzialmente riferibili alla mobilità, dall'altro la viabilità era, come oggi, soggetta a regole e consuetudini che dovevano tenere conto degli usi particolari che le diverse tipologie di utenti facevano di

uno spazio comunque limitato e, per i tempi, affollato» (Massimo Moraglio, *Lo spazio conteso*, in Paola Sereno (a cura di), *Torino. Reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'Antico Regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico della Città, Torino 2009, p. 162).

⁴ I tanti studi sulla figura di Carlo Promis sono confluiti in diversi volumi e saggi, di cui qui si ricorda soltanto Vilma Fasoli, Clara Vitulo (a cura di), *Carlo Promis. Professore di architettura civile agli esordi della cultura politecnica*, catalogo della mostra, Celid, Torino 1983 e il più recente Vilma Fasoli, Clara Vitulo (a cura di), *Carlo Promis. Insegnare l'architettura*, catalogo della mostra, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 2008.

⁵ *Il Piano verso Porta Nuova*, approvato con Regio Decreto 13 marzo 1851. Archivio Storico della Città di Torino (d'ora in poi ASCT), *Serie 1K*, Decreti Reali, 1849-1863, n. 11, doc. 32. Tra gli studi dedicati al Piano d'Ingrandimento della Capitale promissiano si ricordano i lavori di Comoli e Fasoli, tra cui Vera Comoli, Vilma Fasoli (a cura di), *1851-1852. Il Piano d'Ingrandimento della Capitale*, Archivio Storico della Città, Torino 1996. Dell'ampia e ricchissima bibliografia che discute la storia della città di Torino si citano qui soltanto i fondamentali Istituto di Architettura Tecnica del Politecnico di Torino (ricerca coordinata da Augusto Cavallari Murat), *Forma urbana e architettura nella Torino barocca. Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche*, 2 volumi in 3 tomi, UTET, Torino 1968 e Vera Comoli Mandracci, *Torino*, Laterza, Roma-Bari 1983. A questo si aggiungono gli studi sui beni culturali di Torino, i saggi della Storia di Torino pubblicata da Einaudi, i libri della «collana blu» dell'Archivio Storico della Città di Torino, quanto confluito nei *Quaderni del Piano Regolatore Generale* editi negli anni novanta e, tra i più recenti, Filippo De Pieri, Edoardo Piccoli (a cura di), *Architettura e città negli Stati sabaudi*, Quodlibet, Macerata 2014 e Chiara Devoti, Giovanni Maria Lupo, Pia Davico, Micaela Viglino, *La storia della città per capire, il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino 2014.

⁶ *Ingrandimento parziale fuori di Porta Susa e nella regione Valdocco*, approvato con Regio Decreto 11 agosto 1851. ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, 1849-1863, n. 11, doc. 44.

⁷ *Ingrandimento parziale della città nel quartiere Vanchiglia e sue attinenze*, approvato con Regio Decreto 27 novembre 1852. ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, 1849-1863, n. 11, doc. 91.

⁸ *Piano d'ingrandimento della Città di Torino sopra i terreni circondanti la Cittadella a Levante e Tramontana*, approvato con Regio Decreto 5 aprile 1857. ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, 1849-1863, n. 11, doc. 177. Alla demolizione della Cittadella e

successiva ricostruzione è dedicato Vera Comoli, Vilma Fasoli (a cura di), *1848-1857. La Cittadella di Torino*, Archivio Storico della Città, Torino 2000.

⁹ Dell'ampia bibliografia sull'argomento si ricorda il saggio di Filippo De Pieri, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* in Paola Sereno (a cura di), *Torino. Reti e trasporti...* cit., pp. 191-228. Per un confronto con il tracciato negli Stati sardi si veda anche *Strade ferrate in Piemonte. Cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Celid, Torino 1993.

¹⁰ Augusto Lossa, *Torino descritta o Guida storico-amministrativa della Città di Torino indispensabile ad ogni forastiero e cittadino torinese*, Tipografia letteraria, Torino 1863.

¹¹ Filippo De Pieri, *La ferrovia nella città...* cit., p. 207.

¹² Seguono la variante del 1925. ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1911-1931, n. 15, tav. 5, che entra nel dettaglio della viabilità, e quella del 1935. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.7.1-8 che, rappresentato in fogli di interessante dettaglio, percepisce l'abolizione della cinta daziaria (ex R.D. 20 marzo 1930, n. 141) con il conseguente definirsi di un secondo anello di circonvallazione e di nuove aree da pianificare. *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano regolatore e di ampliamento, 1906-1908, e varianti*, in Chiara Devoti, Giovanni Maria Lupo, Pia Davico, Micaela Viglino, *La storia della città per capire...* cit., p. 42.

¹³ Città di Torino, *Il riordinamento delle stazioni e dei servizi ferroviari di Torino. Documenti. Progetto approvato dal Consiglio comunale il 24 gennaio 1908*, Tipografia di G.B. Vassallo, Torino 1910.

¹⁴ Le carte documentano l'avvio dell'abbassamento del piano del ferro solo tra il cavalcaferrovia di corso Sommeiller e quelli di corso Dante e corso Bramante. Vedi Filippo De Pieri, *La ferrovia nella città...* cit., p. 215.

¹⁵ Tra le tante carte che restituiscono l'immagine della città al primo Novecento si ricorda qui soltanto Istituto Geografico Militare, Torino e dintorni, 1909. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.15.

¹⁶ ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n. 14, all. 1.

¹⁷ ASCT, *Tipi e disegni*, 64.9.27.

¹⁸ La georeferenziazione delle carte storiche prevede una sovrapposizione con una percentuale minima di scarto, motivo per cui si è scelto di avere una percentuale di errore medio che si avvicinasse il più possibile allo zero nelle aree di volta in volta oggetto di studio e di ammettere un errore leggermente superiore per le aree confinanti. Ringrazio l'arch. Monica Silvello per aver gentilmente offerto le sue competenze, occupandosi personalmente della sovrapposizione degli elaborati.

Religioni e spazi ibridi nella città contemporanea: profili di metodo e di storiografia

Religions and hybrid spaces in the contemporary city: method and historiography profiles

MARIA CHIARA GIORDA, ANDREA LONGHI¹

Maria Chiara Giorda, professore associato di Storia delle religioni, Università degli Studi Roma Tre, Dipartimento Studi Umanistici.

mariachiara.giorda@uniroma3.it

Andrea Longhi, professore associato di Storia dell'architettura, Politecnico di Torino, DIST.

andrea.longhi@polito.it

Abstract

I luoghi religiosi sono una lente di osservazione privilegiata per analizzare la “super-diversità” del tessuto urbano: oltre che luoghi di culto, essi sono spazi di pratiche culturali, sociali ed economiche multiformi. In Italia, in assenza di un quadro legislativo adeguato, essi sono spesso a cavallo tra la visibilità e l'invisibilità, la formalità e l'informalità, la specializzazione funzionale e l'ibridazione, tema delle riflessioni qui raccolte.

Il contributo propone all'attenzione interdisciplinare due dinamiche di ibridazione. Da un lato i cosiddetti luoghi multireligiosi o condivisi, vale a dire luoghi che erano secolari e sono divenuti o diventano temporaneamente religiosi, luoghi che passano da una religione all'altra, in termini di condivisione, partizione o sovrapposizione. Dall'altro, i luoghi già destinati a uso religioso, prevalentemente storici e di interesse artistico, in cui le attività di culto sono cessate e in cui le comunità possono ospitare nuove funzioni o funzioni ibride.

Religious places are a privileged observation lens in analysing the super-diversity of the urban fabric. Besides being worship places, they are multiform spaces of cultural, social, and economic practices. In Italy, due to the absence of an adequate legislative framework, such religious places are often at the crossroad between visibility and invisibility, formality and informality, as well as functional specialization and hybridization; which make up the theme of reflections of this paper. The paper proposes two dynamics of hybridization in order to foster and facilitate interdisciplinary research. The first one, the so-called “multi-religious places” or “shared places”, refers to places that were previously secular but have become temporarily religious places as well as to those places which pass from one religion to another in terms of shared place, temporal partitioning or overlapping. The second one refers to religious places, predominantly of historical and artistic interest, in which the worship activities were ceased and are used by communities for various activities, including hybrid functions.

Il panorama religioso italiano è caratterizzato dalla superdiversità²: gruppi che fanno riferimento a variegata credenze e pratiche abitano il territorio, si organizzano e frequentano i luoghi religiosi. Migrazioni, conversioni, uscite dalle e (ri)entrate nelle religioni, fenomeni di *bricolage* rendono l'identità religiosa in continuo movimento³. In Italia, uno degli angoli di visuale più interessanti di questo scenario è il rapporto tra maggioranza (cattolica) e minoranze, sempre più numerose e consistenti.

Secondo l'articolo 8 della Costituzione, le minoranze sono «uguali davanti alla legge», in quanto sono soggetti che esprimono necessità e richieste in uno spazio pubblico. Tuttavia, un sistema giuridico ambiguo e l'assenza di una legge

italiana sulla libertà religiosa⁴ impediscono la possibilità di un equo riconoscimento delle religioni, seppur in diverso modo “ammesse”. In questo panorama, caratterizzato da uno iato tra il prescritto e il vissuto, nella difficoltà di operare un censimento delle religioni presenti sul territorio⁵, la centralità dei luoghi religiosi in cui si compiono anche attività culturali e sociali è stata messa in evidenza come punto di osservazione privilegiato per studiare le comunità religiose, sia da un punto di vista qualitativo sia quantitativo: in tempi recenti anche in Italia uno *spatial turn* ha promosso lo studio del territorio religioso proprio a partire dai luoghi⁶. Come hanno suggerito Marian Burchardt e Stefan Höhne le “infrastrutture” e la materialità dei luoghi sono apparati socio-tecnici e materiali che strutturano, abilitano e regolano la circolazione di energia, informazioni, beni e capitali, nonché persone, pratiche e immagini⁷. Per tale ragione non si possono studiare le religioni a prescindere dalla loro localizzazione.

Per quanto riguarda le città italiane, nei cui paesaggi emerge la visibilità formale e materiale dei luoghi del Cattolicesimo, le chiese – sorte secondo logiche e reti stratificate nei secoli – sono state affiancate dalla metà del XIX secolo, e in modo sempre più disordinato negli ultimi decenni, da altri luoghi di culto: sinagoghe, templi valdesi, chiese pentecostali, chiese ortodosse, templi buddhisti, templi sikh, moschee. Il risultato è una distribuzione sbilanciata e non facilmente osservabile e pianificabile⁸. Tale “caos” urbano non è regolato da un punto di vista giuridico, poiché la legge nazionale prevede una normativa nata e pensata per la Chiesa cattolica e, seppur pensabile per “altre” religioni, è stata interpretata in modo assai vario e discutibile⁹.

1. Spazi ibridi: alcune chiavi di lettura

La lente di lettura proposta è una griglia composta da coppie, nella consapevolezza che i confini tra i due opposti sono mobili e sfumati. Tali dicotomie sono secolare/religioso, visibile/invisibile, formale/informale e, infine, quella su cui ci soffermiamo in questo contributo: sostituzione/condivisione nel solco della ibridazione che ci si propone di indagare nell’ambito della ricerca *Untitled*. Per fornire alcuni esempi pratici relativi a tali coppie di opposti, e soprattutto allo loro ibridità, per quanto riguarda il secolare/religioso possiamo far riferimento ai luoghi secolari (teatri, cinema, parchi, stadi, spazi commerciali e industriali) che diventano luoghi religiosi in modo permanente oppure in occasione di eventi e feste. Il Parco Dora di Torino – un parco post-industriale di 456.000 metri quadri – ospita il *Kappa future festival*, raduno internazionale della musica techno per circa 50.000 persone, come pure la festa di *Id-al Fitr* e la Festa del Sacrificio, che raccolgono i circa 40.000 musulmani che abitano in città¹⁰. Si tratta di spazi *in between*¹¹ che diventano religiosi attraverso una performance che è una “esperienza vissuta”, fatta di pratiche rituali¹². Come ha scritto Zamila R. Karimi di recente: «*the concept of sacred places has shifted from holy and sanctified to flexible and hybrid environments that attempt to evoke spiritual experience through embodied ritualistic practices that constitute intangible cultural heritage*»¹³ (Figura 1).

L’informalità dei luoghi musulmani è stata analizzata dal punto di vista architettonico nel saggio di Karimi sopra citato: «*Spaces are transformed by the aroma of incense, the recitation of Quranic verses, the calligraphic and arabesque motifs of*

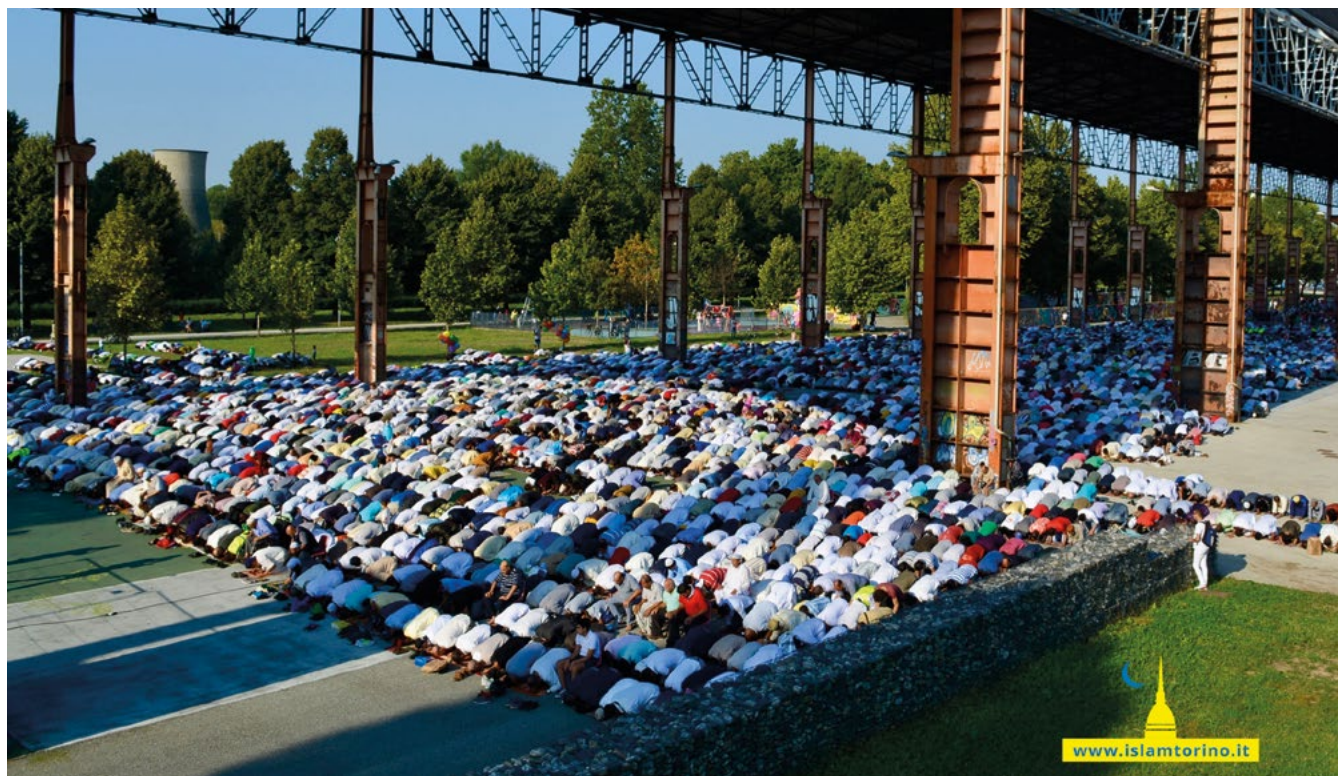


Figura 1. Parco Dora, Torino, Festività del Sacrificio, 21 agosto 2018 (foto dal web: <http://www.islamtorino.it>)

prayer rugs, and the rhythmic synchronic movement of the rosary of the devout humming verses from the Holy Scripture»¹⁴. In Italia il binomio formale/informale rimanda alla questione del riconoscimento delle moschee; come è stato più volte sottolineato, l'Islam non è una religione legalmente riconosciuta, non avendo un'Intesa con lo Stato italiano. L'unica istituzione musulmana riconosciuta e avente personalità giuridica è il Centro Islamico culturale d'Italia, che gestisce la Grande Moschea di Roma. Non vi sono moschee ufficiali e formali, quindi, ma solo associazioni culturali ospitate in edifici di varia natura, di cui soltanto otto riconoscibili architettonicamente, mentre circa 900 informali e, spesso, invisibili¹⁵. Il confine tra formale e informale non è dunque facilmente definibile: tali luoghi sono in talune occasioni sede di convegni, eventi, ospitano istituzioni culturali, religiose e politiche. Allo stesso modo, non è definibile il limite tra visibile e invisibile, poiché quelle stesse moschee che non sono rintracciabili da comuni cittadini o turisti diventano visibili in momenti speciali come, ad esempio, durante l'evento di "Moschee aperte" e "Iftar street" organizzato nella città di Torino, quando attirano centinaia di visitatori e occupano gli spazi esterni adiacenti per la cena al tramonto¹⁶ (Figura 2).

L'ultima dicotomia su cui ci soffermiamo è quella della sostituzione/coesistenza, categorie che fanno riferimento a "luoghi ibridi" nel tempo e nello spazio.

Recenti indagini storiche, antropologiche e sociologiche hanno studiato questi luoghi da prospettive diverse¹⁷; in questa sede ci interessano, in particolare, due aspetti: il livello di coinvolgimento degli attori in dinamiche più o meno conflittuali di tipo *bottom up*, *top down* e *middle-middle*, e il livello temporale che si traduce in una prospettiva diacronica (o sostituzione) e sincronica (o coesistenza, sia essa totale o parziale, per partizione degli spazi, per sovrapposizione o per combinazione sincretica¹⁸).

2. Luoghi condivisi e luoghi multireligiosi

Per quanto riguarda gli attori, in riferimento a questi luoghi ibridi, distinguiamo tra "luoghi religiosi condivisi" e "luoghi multi-religiosi". Sparsi per tutto il mondo sono i luoghi multi-religiosi che si trovano in campus universitari, ospedali, carceri, ma anche in parchi, centri commerciali e aeroporti¹⁹. Come è stato rilevato, non esiste una terminologia universalmente condivisa: si parla di "*inter-faith chapel*", "*inter-faith meditation room*", "*multi-faith chapel*", "*prayer room*", "*retreat lounges*", "*quiet place*", "*silent room*", "*room for reflection*"²⁰.

Questi luoghi sono spesso frutto di un processo decisionale dall'alto verso il basso, *top-down*, coordinato da autorità religiose e statali che lavorano a tutela e promozione della convivenza e dello scambio culturale e religioso²¹. L'uso da parte dei frequentatori e la possibilità che tali spazi rispondano ai bisogni spirituali delle persone resta invece da mostrare. Numerose sono le sale multifede o stanze del silenzio negli ospedali di Italia, a partire dal pionieristico progetto della sala alle Molinette di Torino del 2009; presso l'aeroporto di Torino la Sagat, società che gestisce l'impianto, ha allestito nel 2016 un'area in cui si trovano una sala musulmana, una sala multi-religiosa e una ecumenica cristiana²² (Figura 3).

Studiato da Bossi e Giorda di recente, vi è la *Casa delle religioni* a Torino: è un esempio di questa modalità con una dinamica *multi-level* per cui nei vari momenti dall'idea, al processo, alla interazione tra comunità, alla gestione si sono mescolate e sovrapposte differenti dinamiche²³ (Figura 4).

Sono questi esempi di integrazione dei bisogni spirituali e religiosi nelle zone pubbliche dello spazio urbano.

Diverso è il caso dei luoghi di culto condivisi, ovvero siti che sono rivendicati, praticati e abitati da due o più confessioni religiose, o che sono stati convertiti da una religione all'altra, coinvolgendo così anche la creazione di luoghi religiosi, in una dinamica *bottom-up*, dal basso verso l'alto. A tale proposito, negli ultimi anni gli scienziati sociali hanno condotto

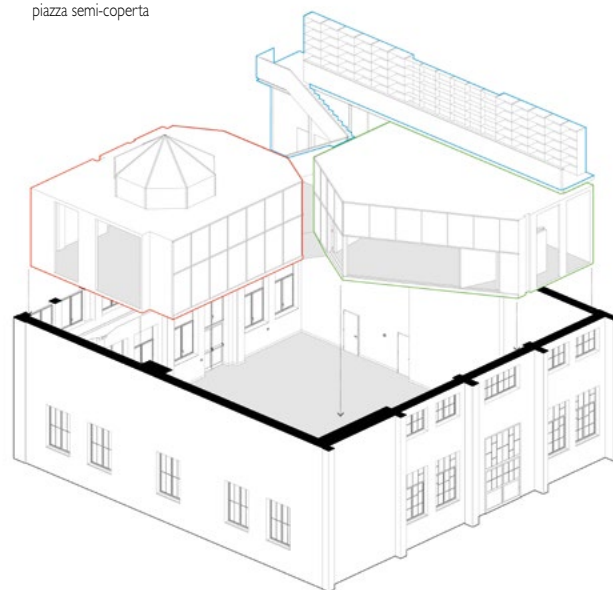


Figura 2. Terza edizione di "Moschea aperta" e "Iftar in via", Torino, 3 giugno 2019 (foto dal web: www.islamtorino.it)

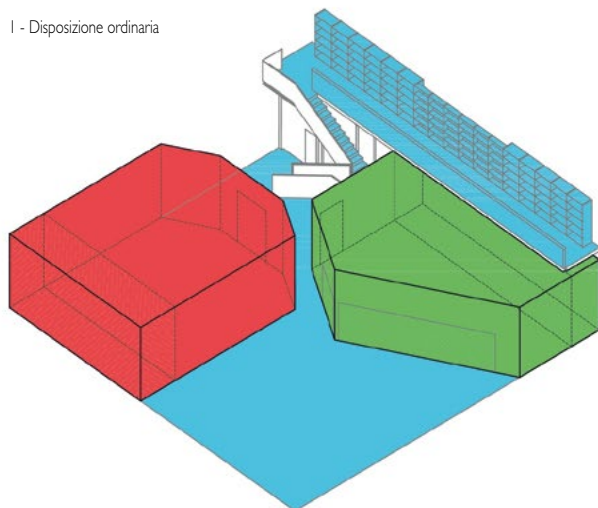


Figura 3. La sala di preghiera islamica presso l'aeroporto Sandro Pertini di Caselle, Torino (foto di Luca Bossi).

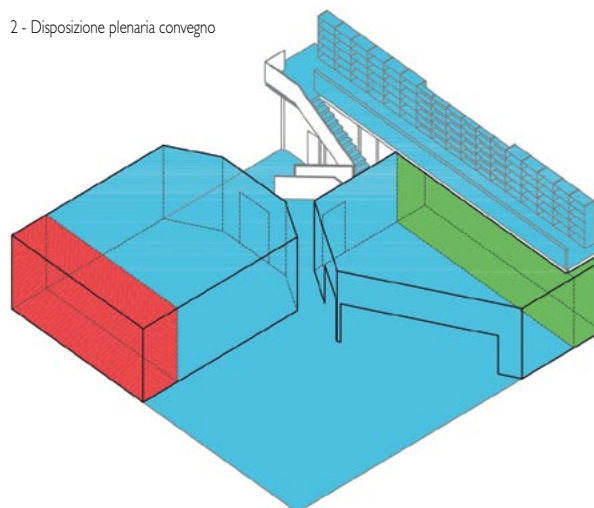
piazza semi-coperta



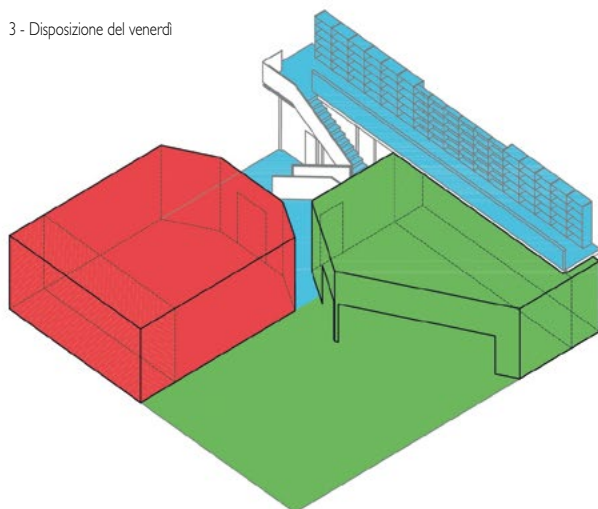
1 - Disposizione ordinaria



2 - Disposizione plenaria convegno



3 - Disposizione del venerdì



4 - Disposizione domenicale

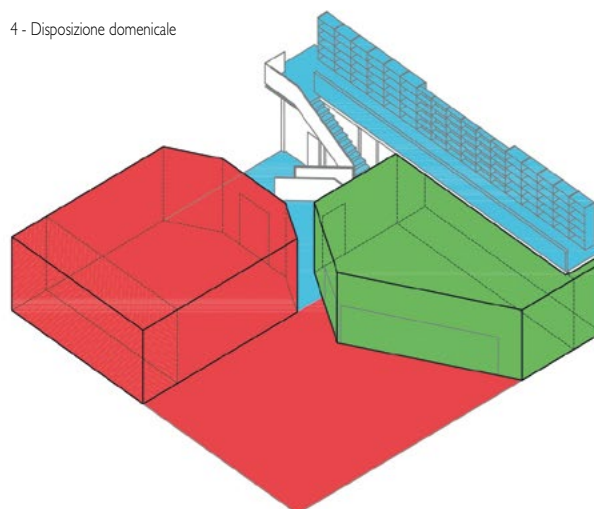


Figura 4. Il progetto architettonico della Casa delle Religioni a Torino (ex ara Incet), sviluppato da Daniele Campobenedetto e Caterina Barioglio (Meta-) con la collaborazione di Equotelier: assonometria di progetto e configurazioni distributive.

ricerche comparative, coprendo ampie aree geografiche in tempi diversi: dagli archetipi di Santa Sophia, del Santo Sepolcro o della Moschea di Cordoba²⁴, alle centinaia di basiliche, chiese, luoghi di pellegrinaggio, tombe condivise tra confessioni differenti nei Balcani, nell'area del Mediterraneo, in Anatolia, in Medio Oriente²⁵. L'esempio di Santa Sophia rimanda anche al livello temporale, essendo un caso noto di sostituzione: da basilica, a moschea a museo²⁶.

3. Ibridazioni di luoghi cristiani

La dinamica di "sostituzione" in Italia è tipica di luoghi che ospitano a tempo determinato o indeterminato – ma comunque esclusivo – nuove comunità religiose che si insediano in edifici preesistenti: oltre agli innumerevoli casi di moschee, chiese e comunità ricavati da spazi secolari, è noto che circa il 76% delle chiese ortodosse romene (317 luoghi di culto da un totale di 418 luoghi)²⁷ è ospitato in ex-chiese cattoliche dove il culto non è più celebrato e il luogo ridefinito grazie alla benedizione secondo i dettami dell'ortodossia.

Un'altra dinamica presente nel processo di insediamento delle religioni in Italia è la "coesistenza", che può avvenire per "partizione" dei luoghi, per "sovrapposizione" o per "combinazione sincretica".

Tra i casi di "partizione" si trova quello ormai famoso della comunità cattolica filippina, ospitata nella chiesa di San Giovanni a Torino: ai cattolici italiani spetta, tranne che in momenti eccezionali, la chiesa vera e propria, mentre ai filippini sono dati in uso la cappellania al piano sotterraneo e una parte del cortile²⁸ (Figura 5).

Un altro caso è quello di un gruppo di cattolici coreani a Milano: la domenica pomeriggio praticano il loro culto nel tempio valdese. In entrambi i casi, gli attori sono religiosi e si relazionano attraverso accordi presi tra le comunità religiose²⁹. Esempio è il caso, studiato da Carmelo Russo, di Centocelle a Roma dove sorge la Chiesa Battista fondata dalla Foreign Mission Board of Southern Baptist Convention (Richmond, Virginia). A frequentare questa Chiesa sono in larga parte i fedeli battisti italiani, ma poiché l'edificio ha numerosi piani, diversi spazi sono affittati a comunità etniche e nazionali per le loro celebrazioni³⁰.

Per quanto riguarda esempi attinenti alla "sovrapposizione", si tratta di luoghi religiosi usati alternativamente: la parrocchia ortodossa allestisce l'altare per la celebrazione nella chiesa cattolica dopo la celebrazione della messa cattolica, oppure la chiesa è usata durante la domenica dalla comunità ortodossa e durante la settimana anche per celebrazioni cattoliche. Questo fu il caso della prima parrocchia ortodossa romena di Roma, San Giovanni Cassiano, che per sei anni utilizzò la chiesa *Scala Coeli* sita dentro l'abbazia delle Tre Fontane: la chiesa era usata durante la settimana anche dai cattolici per messa e rosario³¹. Un altro caso è quello della parrocchia dei Santi Gioacchino e Anna, ospitata da oltre vent'anni nella chiesa di San Pietro alla Carità in Tivoli, che durante la settimana è usata anche dalla parrocchia cattolica

per le celebrazioni³². L'uso dello stesso luogo religioso cattolico da parte di due comunità ortodosse è un altro esempio di sovrapposizione presente nella diaspora ortodossa d'Italia: a Cagliari, la chiesa fu usata per celebrazioni liturgiche domenicali dalla comunità ortodossa romena (dalle 8:30) e dalla comunità ortodossa ucraina (dalle 10:30)³³ (Figura 6). Molte parrocchie ortodosse romene, all'inizio della loro esistenza, hanno condiviso lo spazio con i cattolici. A Bari, alla fine degli anni ottanta, la comunità romena ricevette il diritto di usare la Cappella Orientale, sita dentro la basilica di San Nicola, nella prossimità della tomba del santo. Fino al novembre 2007, tale cappella fu l'unico luogo di culto ortodosso al mondo sito in una chiesa cattolica attiva, dove non solo si celebrava la liturgia, ma anche tutti i sacramenti³⁴. Tuttavia, lo spazio *condiviso* può essere sia l'aula liturgica, sia anche spazi ecclesiali cattolici adiacenti (sale, anfiteatri, sale di riunioni): il sacerdote ortodosso allestisce la chiesa temporanea, creando lo spazio per le celebrazioni. Vi sono numerosi esempi nella diocesi ortodossa romena d'Italia: la parrocchia della Nascita della Madre Dio di Roma svolge le sue attività liturgiche nella sala teatro della parrocchia cattolica Natività di Nostro Signore Gesù Cristo in via Gallia 162, nelle vicinanze della piazza di San Giovanni in Laterano. Per le celebrazioni è stata costruita un'iconostasi mobile a legno, secondo le usanze ortodosse, allestita ogni domenica e nei giorni di festa durante la settimana; nei giorni feriali l'anfiteatro è usato anche dalla parrocchia cattolica per le sue riunioni e attività³⁵ (Figura 7).

4. Luoghi cristiani storici sovrabbondanti: prospettive di ibridazione e rigenerazione

Se da un lato le nuove esigenze di religioni e pratiche spirituali diverse cercano spazi adeguati nelle città e nelle campagne, d'altro lato si pone il problema di un corretto utilizzo degli spazi sovrabbondanti disponibili nei centri di culto e di vita religiosa delle comunità cristiane storiche. Una pluralità di committenti (istituzioni diocesane e parrocchiali, ma anche confraternite, associazioni, movimenti, congregazioni religiose maschili e femminili, famiglie private, dinastie e istituzioni civiche) ha infatti generato – con periodizzazioni e geografie varie – quei sistemi di complessi religiosi cristiani che caratterizzano i paesaggi italiani. Tale patrimonio, tuttora difficilmente quantificabile³⁶, costituisce una delle principali risorse del Paese, ma al tempo stesso rappresenta un fardello manutentivo ormai troppo pesante per comunità cristiane secolarizzate, ridimensionate, rilocalizzate, mobili e sempre meno territorializzate.³⁷ Volessimo risolvere con un banale algoritmo le dinamiche fin qui accennate, basterebbe forse ipotizzare che i luoghi storici lasciati spopolati dalla miriade di soggetti cattolici estinti fossero ridestinati alle "nuove" religioni. Sappiamo tuttavia che sarebbe un'ipotesi ingenua: ogni luogo – e soprattutto la "costruzione" del luogo stesso – è elemento costitutivo della vita di ogni comunità religiosa – da un punto di vista funzionale,



Figura 5. Cappellania della comunità cattolica filippina presso la Chiesa di San Giovanni Evangelista di Torino (foto M.C. Giorda).



Figura 6. La chiesa cattolica di San Pietro alla Carità di Tivoli, sede della parrocchia ortodossa romana dei Ss. Gioacchino e Anna” (dal web).



Figura 7. Sala-teatro della chiesa cattolica della Natività, sede della parrocchia ortodossa romana Nascita della Madre di Dio, Via Gallia 162, Roma (dal web).

simbolico e percettivo³⁸ – e lo stretto legame tra architettura, rito e pratiche sociali non consente facili scorciatoie di rifunzionalizzazione culturale. Se poi estendiamo lo sguardo dalle chiese ad altri tipi di contenitori storici legati alla vita cristiana – soprattutto quelli di grande cubatura (seminari, convitti, scuole, ospedali, istituzioni caritative ecc.) – la questione diventa strategica dal punto di vista sia del mercato immobiliare (soprattutto nei centri storici e nelle località turistiche), sia della qualità del paesaggio.

Il fenomeno del riuso adattivo del patrimonio religioso cristiano sovrabbondante è pertanto una delle questioni che agitano maggiormente tanto la comunità scientifica di storici, conservatori e progettisti, quanto le singole comunità locali coinvolte e lacerate da eventi trasformativi radicali

(demolizioni di chiese, alienazioni e rifunzionalizzazioni “ardite”, abbandoni non dichiarati ecc.).

Nel quadro del dibattito internazionale – avviatosi nel Canada francofono al volgere del secolo e poi ampliato in Germania, Belgio, Olanda e Francia³⁹ – il tema della ibridazione degli spazi, proposto qui alla nostra attenzione interdisciplinare, guadagna sempre maggiore spazio.⁴⁰ Una prima prospettiva, riduttiva, è una necessaria ottimizzazione funzionale: spazi troppo ampi vengono frammentati in unità spaziali più contenute, che rendono gli antichi contenitori adatti a diverse attività liturgiche e pedagogiche, e che determinano migliori condizioni di domesticità e sensibili risparmi energetici, o addirittura margini di redditività per piccole attività economiche. Una prospettiva più ampia è

invece costituita dall'obiettivo ambizioso della rigenerazione della vita delle comunità tramite il ripensamento degli spazi, grazie a una maggiore integrazione e ibridazione con il contesto culturale e produttivo circostante, sempre più interculturale.⁴¹ La progettazione di nuovi spazi in antichi contenitori – fatte salve le istanze memoriali delle comunità e le pratiche trasformative ammissibili nelle attuali dottrine del restauro – può diventare l'esito di un processo decisionale partecipativo e di una negoziazione tra attori diversi: non si tratta infatti di un semplice esercizio compositivo o tecnologico, disancorato da una concreta sostenibilità culturale e socio-economica. Le ibridazioni possono essere orizzontali (attività che possono convivere in spazi ampi, ma frazionabili e utilizzabili simultaneamente) o verticali (attività che possono succedersi nell'arco della giornata o della settimana in un medesimo spazio, con semplici adeguamenti temporanei), ma ampio è il margine di creatività e innovazione sociale.

Mentre la convivenza tra le attività aggregative e culturali è facilmente gestibile, più difficile è l'ibridazione con attività liturgiche, che imprime agli spazi una scansione temporale propria⁴², e un rapporto tra architettura, suono e luce difficilmente compatibile con altre attività, a meno di anestetizzare sensorialmente l'atto di culto. Tema meno delicato teologicamente, ma più rilevante socialmente, è il rapporto tra rifunionalizzazioni ibride e memoria dei luoghi: al di là delle istanze rituali e sacramentali, i luoghi di culto sono infatti carichi di affetti e memorie radicati in una comunità civile ben più ampia e stratificata di quella strettamente praticante; comunità civile che – paradossalmente – può manifestare istanze conservative più radicali di quelle segnalate dalle comunità cristiane stesse. Annota Philippe Martin: «*à une déchristianisation massive des populations répond une défense des églises de la part de ces mêmes populations. Ambiguïté fondamentale, puisque des non croyants défendent un patrimoine que les catholiques relativisent*»⁴³.

Nonostante i tanti punti culturalmente sensibili, la prospettiva dell'uso misto, ibrido, è quella che può garantire un uso più "rigenerativo" – e non solo economicamente speculativo – dei tanti vuoti lasciati dalle comunità cristiane, in quanto può offrire la possibilità di una reale riappropriazione culturale dei luoghi da parte delle comunità stesse. Anche il recentissimo documento del Pontificio Consiglio della Cultura su *La dismissione e il riuso ecclesiale di chiese*⁴⁴ istruisce la discussione in una prospettiva aperta; in particolare, estende il novero dei possibili gestori degli ex-luoghi di culto (punto 27.c):

La dimensione della riappropriazione da parte delle comunità può essere criterio interpretativo e progettuale che rende possibili interventi resilienti e sostenibili su chiese sottoutilizzate, dismesse o chiuse: esiste infatti una pluralità di usi ecclesiali che possono essere promossi da soggetti diversi (non solo la parrocchia o la diocesi come enti territoriali), tanto in ambito liturgico (luoghi di culto

per pastorali specializzate) quanto catechetico, caritativo, culturale, ricreativo ecc. Ambiti privilegiati per il riuso delle chiese sottoutilizzate sono sicuramente il turismo e la creazione di spazi di silenzio e di meditazione aperti a tutti. Come in passato molte chiese non avevano un'immediata finalità pastorale (parrocchia) ed erano sorte per volere di laici (ad esempio, le confraternite ecc.), così anche oggi alcune di esse, in un'ottica di *corresponsabilità* e di diversificazione di strategie, potrebbero essere affidate ad aggregazioni laicali (associazioni, movimenti ecc.) che ne garantiscano una apertura prolungata e una migliore gestione patrimoniale. In alcune realtà si sta facendo strada l'esperienza di un utilizzo misto dello spazio, destinandone una parte alla liturgia e un'altra a scopi caritativi o sociali; tale soluzione comporta però la necessità di una revisione del diritto canonico.

Conclusioni

I casi analizzati alla luce delle categorie recenti della storia e della geografia delle religioni permettono di riflettere sulla complessità dello spazio urbano italiano superdiverso, in cui si trova una varietà di religioni nelle loro fasi di "keep", "make" e "seek" place⁴⁵, cui corrispondono dinamiche di cessione, occupazione, sostituzione, coesistenza e costruzione dei luoghi di culto.

La riflessione sui "vuoti" lasciati dalle comunità religiose – storiche come recenti, consolidate come fluide e mutevoli – e sulle ibridazioni spazio-temporali di diversa natura impone una prospettiva in cui l'interdisciplinarietà non è una parola-chiave logora. L'interpretazione storica e il rispetto per la memoria dei luoghi, l'analisi sociologica dei contesti e la programmazione culturale (e soprattutto culturale) non possono che procedere in stretto contatto con la progettazione architettonica degli spazi e dei tempi, assumendo le architetture e i luoghi – per quanto vuoti o privi di denominazione – come attori dei processi, e non come semplici scenari teatrali o contenitori neutri. I processi di ibridazione necessariamente coinvolgono soggetti diversi per struttura giuridica, linguaggio, cultura e obiettivi, che impongono la messa in atto di processi decisionali partecipati ma strutturati, organizzati e aperti all'innovazione, pur nel rispetto delle memorie e delle istanze culturali delle diverse comunità coinvolte.

Note

¹ Nel quadro di una riflessione condivisa, Maria Chiara Giorda ha curato i paragrafi 1-3, Andrea Longhi il paragrafo 4.

² Per il concetto di "superdiversità negli spazi urbani", si veda Irene Becci, Marian Burchardt, Maria Chiara Giorda, *Religious Superdiversity in Urban Visibility in Barcelona and Turin*, in Helmuth Berking, Silke Steets, Jochen Schwenk (a cura di), *Religious Pluralism and the City: Inquiries into Postsecular Urbanism*, Bloomsbury Academic, London-New York 2018, pp. 83-103.

³ Enzo Pace, *Achilles and the tortoise. A society monopolized by Catholicism faced with an unexpected religious pluralism*, in «Social Compass», 60, 2013, pp. 315-331.

⁴ Roberto Mazzola, *La proposta di legge in materia di libertà religiosa nei lavori del gruppo Astrid. Le scelte operate nel campo della*

- libertà individuale, in «Stato, chiese e pluralismo confessionale», 20 (2017), rivista telematica: <https://www.statoe chiese.it/contributi/la-proposta-di-legge-in-materia-di-liberta-religiosa-nei-lavori-del-gruppo> (ultimo accesso 30.09.2019).
- ⁵ Luca Bossi, *La ricerca qualitativa. Sfide, limiti e opportunità per lo studio della diversità religiosa nello spazio urbano*, in Carmelo Russo, Alessandro Saggioro (a cura di), *Roma Città Plurale. Le religioni, il territorio, le ricerche*, Bulzoni, Roma 2018, pp. 57-87.
- ⁶ Maria Chiara Giorda, *Clio goes to Church*, in *Ibid.*, pp. 63-78.
- ⁷ Marian Burchard, Stefan Höhne, *The Infrastructures of Diversity: Materiality and Culture in Urban Space. An Introduction*, in «New Diversities», 17, 2, 2015, pp. 1-13.
- ⁸ Daniele Campobenedetto, Matteo Robiglio, Isabelle Touissant, *Costruzione ed esperienza contemporanea del sacro. Personalizzazione, comunità elettive e comunità territoriali*, in «Humanitas», 68, 6, 2013, pp. 957-965.
- ⁹ Natascia Marchei, *Il "Diritto al tempio". Dai vincoli urbanistici alla prevenzione securitaria*, Editoriale scientifica, Napoli 2018.
- ¹⁰ Si consultino i seguenti siti: <https://www.kappafuturfestival.it/parco-dora/>; <https://comitatoparcodora.wordpress.com/category/eventi-e-attivita/page/1/>; <http://www.torinoggi.it/2019/08/11/leggi-notizia/argomenti/cronaca-11/articolo/migliaia-di-fedeli-musulmani-al-parco-dora-per-la-festa-del-sacrificio.html> (ultimo accesso 30.09.2019).
- ¹¹ Homi Bhabha, *Intervention Architecture: Building for Change*, Tauris & Co. Ltd, London 2007.
- ¹² Tim Creswell, *Place*, in «International Encyclopedia of Human Geography», 8, 2009, pp. 169-177.
- ¹³ Zamila R. Karimi, *Informal Sacred Spaces of Worship in the Interstices: Lived Religion*, 3rd International Conference in Intangible Heritage, Aveiro, Portugal, 2013; online: https://www.academia.edu/8757126/Informal_Sacred_Spaces_of_Worship_in_the_Interstices_Lived_Religion (ultimo accesso 30.09.2019).
- ¹⁴ *Ibidem*.
- ¹⁵ Luca Bossi, *La moschea, spazio della violenza o luogo della comunità?*, in Maria Bombardieri, Maria Chiara Giorda, Sara Hejazi (a cura di), *Capire l'Islam*, Morcelliana, Brescia 2019, pp. 235-262; Antonio Angelucci, Maria Bombardieri, Daniele Tacchini (a cura di), *Islam e integrazione in Italia*, Marsilio, Venezia 2014; Carmelo Russo, *Musulmani di Roma. Spunti di riflessione da una etnografia*, in C. Russo, A. Saggioro (a cura di), *Roma città plurale...* cit., pp. 285-371.
- ¹⁶ Luca Bossi, Maria Chiara Giorda, *Moschee aperte e Iftar street*, in *Atlante del cibo*, Torino 2019, scheda 11. <http://atlantedelcibo.it/wp-content/uploads/2019/06/SCHUDE.pdf> (ultimo accesso 30.09.2019). Si veda anche M. Giorda, S. Hejazi, *In between. Giovani musulmani ad eventi pubblici: il caso di Torino*, in «Protestantesimo» 74, pp. 235-248.
- ¹⁷ Si rimanda a Maria Chiara Giorda, Daniele Campobenedetto, Sara Hejazi, Matteo Robiglio, *Una Casa delle Religioni. Proposta di edificio multi fede per la città di Torino*, Torino 2016, online: https://benvenutiinitalia.it/wp-content/uploads/2012/03/House_of_one_multifaith_spaces_2016.pdf (ultimo accesso 30.09.2019); e alla sezione monografica sui luoghi multireligiosi Marian Burchardt, Maria Chiara Giorda (a cura di), *Materializzare la tolleranza: luoghi multireligiosi tra conflitto e adattamento*, in «Annali di Scienze Religiose», 2019 e la relativa bibliografia: https://books.fbk.eu/media/uploads/files/2_Burchardt_e_Giorda.pdf.
- ¹⁸ Si vedano gli articoli di Luca Bossi, Maria Chiara Giorda, *La Casa delle religioni di Torino: un esempio di progetto «multi-level», tra religioso e secolare*, https://books.fbk.eu/media/uploads/files/8_Bossi_Giorda.pdf, e Sara Hejazi, *Sciiti o zoroastriani? Luoghi e identità multiple nell'Iran contemporaneo*, in Marian Burchardt, Maria Chiara Giorda, *Materializzare la tolleranza...* cit., https://books.fbk.eu/media/uploads/files/5_Hejazi.pdf.
- ¹⁹ Karla Johnson, *The Multi-faith Center: Practical Considerations for an Important Campus Facility*, in «Planning for Higher Education» 41, 1, 2012, pp. 298-309.
- ²⁰ Andrew Crompton, *The architecture of multi-faith spaces: God leaves the building*, in «The Journal of Architecture», 18, 4, 2013, pp. 474-496; Francisco Díez de Velasco, *Multi-belief/Multi-faith Spaces: Theoretical Proposals for a Neutral and Operational Design*, in «RECODE» 26, 2014, online: <http://www.recode.info> (ultimo accesso 29.10.2019); Andrew Crompton, Chris Hewson, *Designing Equality: Multi-Faith Space as Social Intervention*, in Sonya Sharma, Dawn Llewellyn, Pink Dandelion, Kristin Aune (a cura di), *Religion, Equalities, and Inequalities*, Routledge, London-New York 2016, pp. 80-93.
- ²¹ Alcuni esempi in Esteban Fernández-Cobián (a cura di), *Más allá del edificio sacro: arquitectura y evangelización*, numero monografico di «Actas de Arquitectura Religiosa Contemporánea», 3, 2013, online: <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/439445> (ultimo accesso 29.10.2019).
- ²² Per una rassegna di tipologie di sala, si veda il portfolio: *Luoghi religiosi e spazi urbani*: <http://benvenutiinitalia.it/classe-fucsia/>.
- ²³ Luca Bossi, Maria Chiara Giorda, *La casa delle religioni di Torino...* cit.
- ²⁴ Avi Astor, Marian Burchardt, Mar Grier, *European Identities, Heritage, and the Iconic Power of Multi-Religious Buildings: Cordoba's Mosque Cathedral and Berlin's House of One*, in Giuseppe Giordan, Andrew P. Lynch (a cura di), *Annual Review of the Sociology of Religion: Interreligious Dialogue*, Brill, Leiden 2019, vol. 10, pp. 13-31.
- ²⁵ Si vedano i riferimenti bibliografici di *Luoghi multireligiosi come luoghi di incontro. Una introduzione*, in M. Burchardt, M.C. Giorda (a cura di), *Materializzare la tolleranza...* cit.
- ²⁶ Si veda Nilay Ozlu, *Hagia Sophia and the Demise of the Sacred*, in Anne-Marie Willis (a cura di), *Design Philosophy Papers-Collections Six*, Team D/E/S Publications, Ravensbourne 2011, pp. 14-27.
- ²⁷ Intervista ad Atanasie, vescovo vicario della Diocesi ortodossa romena d'Italia, 15.10.2019.
- ²⁸ Luca Bossi, Maria Chiara Giorda, *La Casa delle religioni di Torino...* cit.
- ²⁹ *Ibidem*.
- ³⁰ Carmelo Russo, *I pentecostalismo del territorio romano. Una ricerca etnografica*, in «Studi e Materiali di Storia delle Religioni», 82/1, 2016, pp. 193-219, p. 202.
- ³¹ Ioan Cozma, Maria Chiara Giorda, *La preistoria: la prima parrocchia ortodossa romena in Roma*, in Maria Chiara Giorda, Ioan Cozma (a cura di), *Ortodossi romeni d'Italia*, (Quaderni di Benvenuti in Italia 13), Torino 2018, p. 69, online: https://benvenutiinitalia.it/wp-content/uploads/2019/01/quaderno13_ok.pdf (ultimo accesso 30.09.2019).
- ³² Arhim Atanasie (a cura di), *Almanah bisericesc*, Episcopia Ortodoxă Română a Italiei, Roma, 2016.
- ³³ *Ibidem*, p. 12.
- ³⁴ Ioan Cozma, Maria Chiara Giorda, *Per una storia della Chiesa ortodossa romena in Italia*, in Maria Chiara Giorda, Ioan Cozma (a cura di), *I romeni ortodossi d'Italia...* cit., p. 32.
- ³⁵ Intervista a padre Ioan Cozma, 29/10/2019.
- ³⁶ La Conferenza Episcopale Italiana ha intrapreso, dalla fine degli anni novanta, il censimento del patrimonio immobiliare, per ora limitato alla quantificazione delle chiese officiate (e non degli altri

tipi di edilizia ecclesiastica) di proprietà di diocesi e parrocchie (escludendo quindi in prima analisi il patrimonio di interesse religioso di proprietà non ecclesiastica); al momento sono disponibili open access i dati di censimento più di 27000 chiese (<http://www.chieseitaliane.chiesacattolica.it>) sulle circa 65000 presenti in elenco (<https://beweb.chiesacattolica.it/edificidiculto/>).

³⁷ Per l'ambito italiano una prima ricognizione del problema è in Luigi Bartolomei, Andrea Longhi, Flavia Radice, Chiara Tiloca, *Italian debates, studies and experiences concerning reuse projects of dismissed religious heritage*, in Albert Gerhards, Kim de Wildt (a cura di), *Wandel und Wertschätzung. Synergien für die Zukunft von Kirchenräumen*, Schnell & Steiner, Regensburg 2017, pp. 107-135. Più diffusamente si vedano i due fascicoli di «IN_BO. Ricerche e progetti per il territorio, la città e l'architettura», 10, 2016 e 11, 2017, a cura di Luigi Bartolomei.

³⁸ Thomas Barrie, *The Sacred In-Between. The Mediating Roles of Architecture*, Routledge, London and New York 2010.

³⁹ Alcuni capisaldi ineludibili sono: Lucie K. Morisset, Luc Noppen, Thomas Coomans (a cura di), *Quel avenir pour quelles églises? / What Future for Which Churches?*, Presses de l'Université du Québec, Montréal 2006; Angelika Büchse, Herbert Fendrich, Philipp Reichling, Walter Zahner (a cura di), *Kirchen. Nutzung und Umnutzung. Kulturgeschichtliche, theologische und praktische Reflexionen*, Aschendorff, Münster 2012; Thomas Coomans, Hermann de Dijn, Jan De Maeyer, Rajesh Heynicks, Bart Verschaffel (a cura di), *Loci Sacri. Understanding Sacred Places*, Leuven University Press, Leuven 2012; Claude Faltrauer, Philippe Martin, Lionel Obadia (a cura di), *Patrimoine religieux. Désacralisation, requalification, réappropriation: le patrimoine chrétien*, Riveneuve éditions, Paris 2013.

⁴⁰ Tra gli ultimi studi che propongono un approccio "ibrido" per il miglior utilizzo del patrimonio cristiano (cattolico e protestante): Thomas Erne, *Hybride Räume der Transzendenz. Wozu wir heute noch Kirchen brauchen. Studien zu einer postsakralen Theorie des Kirchenbaus*, Evangelische Verlagsanstalt, Leipzig 2017; Wüstenrot Stiftung (a cura di), *Kirchengebäude und ihre*

Zukunft. Sanierung – Umbau – Umnutzung, Ludwigsburg, Wüstenrot Stiftung, 2017; George Resenberg, Walter Zahner (a cura di), *Zusammen spiel. Kunst im sakralen Raum. Neubau, Umbau, Künstlerische Aufträge*, Schnell + Steiner, Regensburg 2018. Si vedano anche le esperienze documentate in Eloi Aran Sala, *Ambitos de revelación. Arquitectura y Nueva Evangelización*, CPL, Barcelona 2015.

⁴¹ Tale prospettiva è stata dibattuta nel recente convegno *Religious Heritage in a Diverse Europe. New Directions in Practice, Policy & Scholarship*, tenutosi in Groningen (giugno 2019), con il coordinamento di Todd Weir e Lieke Wijnia (Centre for Religion and Heritage).

⁴² Andrea Longhi, *Processus de désaffectation et de reconversion des églises: profils historiques et dimensions temporelles*, in Benjamin Chavardez, Philippe Dufieux (a cura di), *L'avenir des églises. État des lieux, stratégies et programmes de reconversion*, Presses universitaires de Lyon, Lyon 2018, pp. 79-86.

⁴³ Philippe Martin, *Une question millénaire*, in Claude Faltrauer, Philippe Martin, Lionel Obadia (a cura di), *Patrimoine religieux...* cit., p. 12.

⁴⁴ Documento pubblicato dal Pontificio Consiglio della Cultura il 17 dicembre 2018 in italiano e in inglese, a seguito della discussione e deliberazione dei rappresentanti di 23 Conferenze Episcopali di paesi secolarizzati (Europa, America settentrionale, Oceania) il 29 e 30 novembre 2018, in occasione del convegno *Dio non abita più qui? Dismissione di luoghi di culto e gestione integrata dei beni culturali ecclesiastici*, tenutosi in occasione dell'Anno europeo del Patrimonio culturale, <http://www.cultura.va/content/dam/cultura/docs/pdf/beniculturali/Lineeguidadismissione.pdf> (ultimo accesso 30.09.2019). Gli atti del convegno e della discussione sono di prossima pubblicazione: Fabrizio Capanni (a cura di), *Dio non abita più qui? Dismissione di luoghi di culto e gestione integrata dei beni culturali ecclesiastici*, Artemide, Roma 2019.

⁴⁵ Irene Becci, Marian Burchardt, Maria Chiara Giorda, *Religious Super-Diversity and Spatial Strategies in Two European Cities*, in «Current Sociology», 5, 2016, pp. 1-18.

Luoghi di culto, spazi ibridi: la conoscenza del fenomeno per la gestione dei processi di trasformazione

Hybrid churches: knowledge of the phenomena for the governance of transformation processes

ENRICA ASSELLE, GIULIA DE LUCIA¹

Abstract

Il fenomeno del sottoutilizzo e dell'abbandono del patrimonio ecclesiale riguarda sia i centri storici, sia i contesti rurali: le alienazioni o le trasformazioni d'uso delle chiese sovrabbondanti sono un fenomeno diffuso ma sfuggente, che richiede strumenti di conoscenza e monitoraggio mirati, soprattutto nei casi più interessanti di "ibridazione" di luoghi di culto con funzioni diverse.

Il censimento delle chiese di proprietà ecclesiastica, seppur mirato a studiare gli edifici di culto attivi, offre alcuni strumenti, cui si può associare la catalogazione delle riduzioni ad uso profano delle chiese. In questa prospettiva, le informazioni acquisite dai censimenti non solo possono fornire un quadro di monitoraggio e di aggiornamento dei flussi e delle modalità di ibridazione, ma possono anche servire come base per valutare e pianificare attività di riuso e uso misto.

La prospettiva dell'ibridazione, supportata da un'adeguata conoscenza del manufatto, del suo significato culturale e culturale, non di rado risulta una valida strada percorribile per alcune chiese di fatto limitate nella fruizione, e di conseguenza nelle attività di manutenzione e cura.

Il contributo darà dunque conto – anche attraverso l'approfondimento di alcuni casi campione – di come un pianificato e gestito uso "dell'ibrido" possa essere un efficace strumento a supporto della tutela e conservazione dei beni.

Phenomena of decommissioning and reusing churches involve both historical centers and rural areas. Activities of alienation and change of use of redundant churches are widespread practices, but they are difficult to investigate and require specific survey tools and targeted monitoring activities, above all in the case of hybridization of places of worship through different functions.

Census of ecclesiastical churches is aimed to cataloguing in use places of worship, but it is also a precious tool to investigate their relegation to profane use. In this light, data from census can be used both to monitoring observed phenomena and to evaluate and planning reusing and mixed-use activities. The hybridization perspective, carried out through accurate knowledge of the cultural and cultural relevance of the building, can be considered as a valid strategy for the maintenance and care of churches. This contribute shows the importance of a planned and governed strategy for the hybrid use of churches through some exemplar cases.

Enrica Asselle, specialista in Storia dell'Arte presso l'Università degli studi di Genova. Presidente dell'Associazione Guarino Guarini.

enry_asse@yahoo.it

Giulia De Lucia, architetto, assegnista di ricerca presso il Responsible Risk Resilience Centre del Politecnico di Torino.

giulia.delucia@polito.it

Introduzione

Il fenomeno del sottoutilizzo e dell'abbandono del patrimonio ecclesiale ha raggiunto dimensioni molto consistenti e si sviluppa attraverso una geografia non omogenea, né legata solamente a dinamiche di tipo culturale e religioso². L'attenzione rivolta a questo tema risulta ormai consolidata non solamente

negli istituti ecclesiali preposti alla gestione e primariamente coinvolti, ma anche presso gli enti di ricerca scientifica dove sono maturati filoni di studio e analisi sul tema³. Allo stesso modo, la presa di coscienza della rilevanza culturale di una quantità tanto estesa di edifici interessati da dinamiche di abbandono e dismissione ha generato un forte coinvolgimento degli organismi di tutela del patrimonio culturale⁴, e ancora, in un contesto più mediatico, è crescente il numero di riviste on-line e siti web che mostrano numerosi casi ed esempi di buone pratiche sul riuso o l'uso ibrido degli edifici per il culto⁵.

In Italia il fenomeno è legato alle dinamiche sociali di progressiva secolarizzazione, cui si aggiunge il problema dell'abbandono degli insediamenti storici quale conseguenza di fenomeni di lenta migrazione o di disastri naturali⁶. Tali trasformazioni comportano numerose conseguenze non solo in termini economici e produttivi – interrompendo attività secolari e caratterizzanti il territorio – ma anche socio-culturali, con la disgregazione delle comunità e il dissolvimento della memoria e delle culture locali. Infine, anche in termini strettamente fisici, poiché la scarsa attenzione alla manutenzione dei territori spopolati o in abbandono ha conseguenze negative sulla conservazione materiale del bene, talvolta fatali se combinate con eventi calamitosi di tipo naturale⁷.

Ne risulta che per queste aree, tendenzialmente di tipo rurale, le chiese – nella maggior parte dei casi rilevanti anche dal punto di vista storico-artistico – possono rappresentare un forte elemento di appartenenza e senso identitario sia per le comunità di fedeli che per le comunità civili che abitano il territorio, di cui questi campanili e queste facciate disegnano il paesaggio. Tuttavia, le numerose chiese nelle aree interne attraversate da fenomeni di spopolamento risultano essere ormai sovrabbondanti rispetto alle reali esigenze di culto e la loro manutenzione diventa sempre più gravosa.

Eppure, la dismissione di questi edifici – che in prima istanza risulterebbe la soluzione più intuitiva per l'affido di tale “peso” di gestione a enti altri – non è una sola questione spirituale, ma include obbligatoriamente una dimensione giuridica, economica, culturale e persino politica, poiché influisce sulla complessa relazione fra chiesa e società di complesso sviluppo e che presuppone una difficile serie di circostanze⁸. Alla luce di ciò, la prospettiva dell'ibridazione degli edifici di culto attraverso la coesistenza di differenti funzioni, opportunamente ponderate e gestite, potrebbe delinearsi come una strategia efficace alla conservazione culturale e materiale del bene.

Declinando il tema dell'ibrido proposto dalla ricerca *Unitled* come una transizione tra stadi differenti, il contributo intende proporre una riflessione sul fenomeno dell'uso misto e dell'ibridazione funzionale degli edifici di culto, evidenziando metodi di analisi, monitoraggio e pianificazione che perseguano approcci di scala vasta. Infatti, l'analisi dei casi di ibridazione a scala territoriale fornisce sia un fondamentale dato per il monitoraggio del fenomeno e le

sue dinamiche, ma soprattutto può diventare un utilissimo strumento a supporto delle decisioni per la pianificazione di attività e interventi sugli edifici in esame.

Lo studio qui presentato pone l'attenzione su alcuni casi esemplificativi del territorio della Diocesi di Torino, discretamente interessato da dinamiche di progressivo spopolamento e sottoutilizzo di edifici di culto⁹. Si prenda ad esempio il comune di Cumiana in cui si contano 36 chiese per 7895 abitanti (una chiesa ogni 220 abitanti circa), o Poirino in cui si contano 24 chiese per 10635 abitanti (una chiesa ogni 440 abitanti circa). Il confronto tra questi numeri e quelli raccolti in aree più urbanizzate, per esempio il comune di Moncalieri, che conta una chiesa ogni 2300 abitanti circa, o il comune di Nichelino, che ne conta una ogni 6000 abitanti circa, evidenzia come la manutenzione e la gestione di un patrimonio ecclesiastico così cospicuo possa effettivamente rappresentare un peso inaffrontabile per le comunità di riferimento e come la pianificazione di strategie condivise a scala territoriale consentirebbe più efficaci percorsi di tutela¹⁰.

La recente attività di censimento delle chiese di proprietà ecclesiastica della Diocesi di Torino consente che, per questi territori, i dati forniscano non solo indicazioni sulle attività di ibridazione, di tipo spontaneo o programmato, ma soprattutto consentano di delineare percorsi critici di interpretazione degli stessi, a favore di un dibattito più ampio sul fenomeno dell'ibridazione dei luoghi di culto.

1. La conoscenza del patrimonio per una strategia condivisa

Il tema complesso del futuro degli edifici di culto dismessi o sottoutilizzati è stato recentemente affrontato in maniera sistematizzata nelle due giornate di convegno internazionale *Dio non abita più qui? Dismissione di luoghi di culto e gestione integrata dei beni culturali ecclesiastici*, promosso da Pontificio Consiglio della Cultura (Dipartimento per i Beni Culturali), Conferenza Episcopale Italiana (Ufficio Nazionale per i beni culturali ecclesiastici e l'edilizia di culto) e Pontificia Università Gregoriana (Facoltà di Storia e Beni Culturali della Chiesa, Dipartimento dei Beni Culturali della Chiesa), in cui sono state discusse e approvate in modo collegiale dai delegati delle conferenze episcopali d'Europa, America settentrionale e Australia le *Linee Guida*, che esortano a riflettere in modo particolare sul senso delle scelte da operare nelle attività di uso misto, riuso e dismissione degli edifici ecclesiastici¹¹.

Il convegno internazionale, in una significativa dimostrazione di collaborazione tra gli enti ecclesiastici e gli enti di ricerca scientifica, ha inoltre promosso la raccolta di contributi interdisciplinari sul tema del riuso e dell'ibridazione del patrimonio culturale d'interesse religioso, in una prospettiva d'indagine che analizzasse la dimensione territoriale e sociale. La lettura complessiva delle *Linee Guida* e dei casi presentati sottolinea come le decisioni sul futuro degli edifici di culto vadano inquadrare in prospettive d'indagine ampie

che tengano conto delle specifiche dinamiche ecclesiali, culturali, storiche del fenomeno e degli attori che insistono sul territorio di riferimento, poi declinate in processi di gestione su scala vasta, sia spaziale che temporale¹².

Le buone prassi suggerite dal documento, pensate per un orientamento «a destinazione *intra ecclesiale*»¹³, ribadiscono dunque la precisa volontà di occuparsi, in modo consapevole, di una problematica ormai impellente, che vede nascere il dibattito oltre trent'anni fa con la *Carta della destinazione d'uso degli edifici ecclesiastici* (1987) della Pontificia Commissione Centrale per l'Arte Sacra in Italia¹⁴. Come sottolineato dal cardinal Gianfranco Ravasi, il problema è «uno specchio non nuovo nella storia, che oggi pone però di fronte alla sfida di una chiesa secolarizzata, consapevole del valore storico-artistico e simbolico dell'edificio sacro e dei manufatti»¹⁵.

2. La conoscenza del patrimonio a scala territoriale

Quest'attenzione sempre più puntuale che sembra profilarsi da parte delle istituzioni ecclesiastiche nell'ottica di una lucida gestione del patrimonio – sia essa orientata a favore dell'ibridazione, del riuso o, *in extrema ratio*, dell'alienazione – passa inesorabilmente attraverso un processo di conoscenza del patrimonio e delle sue condizioni (giuridiche, geografiche, di fruizione, di manutenzione ecc.), di elaborazione di un piano strategico e di una ponderata programmazione degli interventi. Per la costruzione dunque di uno stato dell'arte veridico da cui partire, un valido punto di osservazione e di analisi può essere quello del Censimento delle Chiese delle Diocesi italiane, promosso dalla Conferenza Episcopale Italiana. Si tratta di uno strumento mirato a studiare primariamente gli edifici di proprietà di enti ecclesiastici soggetti al Vescovo diocesano (detta I fase)¹⁶. Il Censimento, avviato nel 2008, conta ad oggi 67 diocesi italiane su 227 che hanno terminato il progetto per un totale di 27410 beni schedati in I fase¹⁷. Ciascuna diocesi realizza la catalogazione – secondo gli standard ministeriali concordati con l'ICCD (scheda A di livello inventariale)¹⁸ – che arricchisce la Banca Dati nazionale delle Chiese italiane, fruibile in rete sulle piattaforme www.chieseitaliane.chiesacattolica.it e www.beweb.chiesacattolica.it. Tramite il censimento chiese, quindi, al netto delle necessarie interpolazioni con la catalogazione dei beni ridotti a uso profano, alienati, di proprietà privata, demaniale, comunale e altre fattispecie, è possibile poggiare le basi per una programmazione di prospettiva e di visione sia a livello sovralocale (a scala nazionale) che locale (a scala diocesana). Recentemente anche l'arcidiocesi di Torino, dopo un progetto triennale (2016-2018) cui è seguita una fase di pulitura di scorie formali e verifiche di sistema, ha concluso il censimento delle chiese soggette al vescovo diocesano (I fase)¹⁹. I numeri attestano la realizzazione di 1298 schede A pubbliche di I fase. Una prima analisi dei dati evidenzia come anche sul territorio diocesano torinese il fenomeno degli spazi ibridi e degli usi misti si profili in modo diffuso,

ma sfuggente, sotto traccia, talvolta dando vita a soluzioni “creative” e pericolose che sottolineano l'urgenza di una solida programmazione intra diocesana. La riflessione, che si rende possibile grazie alla collaborazione e alla condivisione dei dati da parte dei diversi schedatori che negli anni hanno partecipato all'attività di censimento, utilizza come unità di misura da un lato la dicotomia sostituzione/coesistenza, categorie che fanno riferimento a luoghi ibridi nel tempo e nello spazio, e dall'altro una griglia di possibili tipologie di ibridazione che, come si vedrà, debbono essere applicate con una certa fluidità e margini di apertura: orizzontale (attività che possono convivere in ampi spazi, ma frazionabili e utilizzabili simultaneamente), verticale (attività che possono succedersi nell'arco della giornata o della settimana in un medesimo spazio con adeguamenti temporanei) ed eventuale/altro (con ampio margine di soluzioni)²⁰.

3. I casi della diocesi di Torino: primi appunti d'indagine

Dal variegato e multifaccettato panorama di situazioni finora emerse nell'ambito della diocesi di Torino si attesta un certo ricorrere di casi inquadrabili nell'ibridazione verticale, quale forma di alternanza di attività che si succedono nel corso del tempo con una cadenza sostanzialmente regolare. Un caso eccentrico si riscontra nella chiesa succursale di Nazareth della parrocchia di Immacolata Concezione e San Giovanni Battista di Torino. Lo spazio di culto è ricavato in un ex locale commerciale acquistato dalla parrocchia per fornire il quartiere Lingotto di un ulteriore spazio di celebrazione più a sud della chiesa parrocchiale. La popolazione dell'area circostante infatti, di età avanzata, mostrava problemi nel raggiungere la chiesa parrocchiale più prossima, e questa soluzione è stata adottata prettamente per motivi di accessibilità. La chiesa presenta ancora gli elementi propri della vecchia attività commerciale, quali la saracinesca verde e una modesta porta a vetri di accesso. Nessun segnale esterno dichiara la funzione religiosa del locale. L'uso ibrido dello spazio si riscontra su due fronti: da un lato la stanza è



Figura 1. Interno della chiesa succursale di Nazareth della parrocchia di Immacolata Concezione e San Giovanni Battista di Torino. Arcidiocesi di Torino, 2018.



Figura 2. Esterno della chiesa succursale di Nazareth della parrocchia di Immacolata Concezione e San Giovanni Battista di Torino. Arcidiocesi di Torino, 2018.

utilizzata anche al di fuori delle celebrazioni per attività di ritrovo della comunità frequentante, dall'altro è alcune volte affittata alla comunità civile che ivi organizza riunioni di condominio e di comitati attivi sul quartiere. Nonostante l'ibridazione architettonica e funzionale di questo posto, la celebrazione è vissuta e partecipata, permettendo quindi di affermare una felice coesistenza di funzioni e scelte *middle-middle*. A uno sguardo attento, l'anziana comunità si prende cura dello spazio, tenendolo caldo e pulito, consapevole che quello spazio consente la possibilità di vivere la fede in modo partecipato nonostante i limiti via via più gravosi dati dall'avanzare dell'età.

Altrettanto singolare è il caso della cappella della Madonna degli Angeli di Coazze (TO), edificata tra il 1899 ed il 1900. Si trova sulla cima del monte Robinet a 2679 metri di altitudine nel parco dell'Orsiera-Rocciavré ed è raggiungibile con quattro ore di cammino da Coazze. È un luogo che sta a cuore ai fedeli della valle che da anni, con la collaborazione dei volontari del CAI locale, mantengono la cappella in buono stato conservativo. Nel periodo estivo – stagione che corrisponde al reale utilizzo del sito poiché in inverno risulta difficilmente raggiungibile a causa della neve – l'aula

liturgica, in un processo *middle-middle* con la comunità locale, è utilizzata come bivacco per pellegrini ed escursionisti. Tuttavia, in un'ottica di coesistenza armonica di funzioni, si celebrano tre messe all'anno, la domenica mattina nel mese di agosto dopo la processione notturna, in occasione delle quali l'aula torna ad avere la sua funzione liturgica.

Da ultimo si porta l'attenzione sulla cappella di San Sebastiano a Giaveno (TO). L'edificio, di piccole dimensioni, sorge in posizione isolata rispetto all'abitato. Costruito forse con funzione di lazzaretto, conserva nella parete absidale un prezioso ciclo di affreschi quattro-cinquecenteschi prossimi allo stile del pinerolese Bartolomeo Serra. Il luogo è caro alla comunità locale e agli abitanti dell'area circostante che nel tempo se ne sono regolarmente presi cura. Nel 2017 il bene è stato tra i primi ad aderire al progetto sperimentale "Chiese a porte aperte", promosso dalla Consulta BCE Piemonte e Valle d'Aosta e dalla Fondazione CRT col sostegno della Regione Piemonte, e dotato di apertura e narrazione automatizzata tramite app su smartphone. L'intervento di ibridazione è senz'altro inquadrabile in un processo *middle-middle* che, col coordinamento della Consulta BCE, ha visto coinvolti tutti gli attori presenti sul territorio (autorità ecclesiastiche – autorità civili – comunità di fedeli – società laica – volontari culturali). La coesistenza di funzioni avviene regolarmente: fruizione turistica e uso cultuale non interferiscono l'una con l'altra poiché in occasione delle funzioni liturgiche, della recita del Rosario e della festa del santo titolare il sistema "Chiese a porte aperte" viene messo *off-line* e successivamente riattivato²¹.

La chiesa parrocchiale dei Santi Pietro e Paolo Apostoli a Cantoira in località Foieri (TO) può invece rappresentare una potenziale ibridazione orizzontale. Il complesso architettonico attuale si compone di due corpi di fabbrica: uno più antico, corrispondente all'originaria chiesa parrocchiale risalente all'XI secolo, e uno frutto dell'ampliamento settecentesco addossato, con orientamento opposto, alla fabbrica romanica; nell'aula barocca, ridecorata nel corso dell'Ottocento, vengono officiate le celebrazioni. La sovrabbondanza di spazi sembra indurre le autorità ecclesiastiche – per il prossimo futuro – a destinare l'aula liturgica dell'antica parrocchiale, divenuta il retro della chiesa moderna, a Ecomuseo di storia religiosa locale e sala polivalente, con un risultato di coesistenza di funzioni consapevole e ponderato. All'interno dell'ampia categoria dell'eventuale/altro il margine di creatività e di applicazioni diverse è elevatissimo.

Non è raro che, in una dinamica di sovrabbondanza di luoghi per il culto, taluni vengano dismessi e riadattati per ospitare funzioni culturali che, tuttavia, spesso si impongono su quelle liturgiche (pur sporadiche), fin quasi al punto di sostituirle. Ne sono esempio la chiesa di Maria Vergine Assunta a Usseglio (TO) e la chiesa dell'Annunciazione di Maria Vergine di Avigliana (TO). Per quanto concerne Usseglio, l'antico complesso caduto in disuso dopo la costruzione ad inizio Novecento di una nuova chiesa parrocchiale di



Figura 3. Chiesa di Maria Vergine Assunta a Usseglio (TO). Arcidiocesi di Torino, 2018.



Figura 4. Cappella di San Rocco a Bra (CN). Arcidiocesi di Torino, 2018.



Figura 5. Cappella di Sant'Anna di Orbassano (TO). Arcidiocesi di Torino, 2018.



dimensioni adeguate al progressivo aumento di popolazione, nel 2004 è stato oggetto di un recupero funzionale con conseguente cambio di destinazione d'uso. L'aula liturgica, con un processo *top-down*, è stata adibita a centro di vita culturale di Usseglio, con un'alternanza di mostre, concerti e incontri culturali.

Una situazione analoga si profila nella chiesa dell'Annunziata di Maria Vergine in Borgo Vecchio ad Avigliana.

Situata nel punto più alto del centro storico di Avigliana in posizione dominante sull'abitato a nord del colle del castello, ha svolto la funzione di parrocchiale fino al 1974 quando, con l'ampliamento della parte bassa dell'insediamento, la parrocchia è stata trasferita nella nuova chiesa di Santa Maria Maggiore. Nel 1999 un progetto di recupero *top-down* ha permesso di salvare il luogo dall'abbandono con la variazione d'uso in sede del Centro Culturale "Vita e Pace"



Figura 6. Cappella della Madonna della Neve a Moriondo Torinese (TO); Arcidiocesi di Torino, 2018.

che ne garantisce il mantenimento e cura l'esposizione permanente di sculture dell'artista torinese Elsa Veglio Turrino. Viene celebrata la messa una volta l'anno in occasione della Beata Vergine del Carmelo, il 16 luglio.

Un'altra eventualità è data dalla concessione in comodato d'uso ad altre religioni di culto cattolico, con un frequente approccio di sostituzione piuttosto che di coesistenza tra confessioni: è quanto si riscontra, ad esempio, nella cappella di San Rocco a Bra (CN). L'edificio è situato nel cuore del centro storico cittadino. Con un processo *top-down* delle autorità ecclesiastiche, nel 2012 il bene è stato dato in comodato d'uso alla comunità Ortodossa Rumena che ha adatto l'interno al culto con un intervento reversibile di aggiunta di arredi.

Da ultimo, accade in svariate circostanze che le sporadiche celebrazioni officiate in alcune cappelle ubicate in aree rurali o periferiche determinino una progressiva conversione degli spazi in deposito, temporaneamente e opportunamente svuotati solo in occasione delle solennità. È il caso della cappella di Sant'Anna di Orbassano (TO). L'edificio, di modeste dimensioni, è officiato solamente il giorno di Sant'Anna mentre il resto dell'anno funge da deposito per attrezzi da

lavoro di vario genere di proprietà della diocesi che ne limitano decisamente la fruizione. Simile situazione si evidenzia presso la cappella della Madonna della Neve a Moriondo Torinese (TO). Qui si celebra solo in agosto nella ricorrenza della festa della Madonna della Neve, in occasione della quale viene organizzata una processione che utilizza alcuni tendalini e stendardi. Proprio questi oggetti sono lasciati a deposito il resto dell'anno nella cappella, rendendo inutilizzabile la metà dell'aula liturgica. In entrambi i casi si può, di fatto, parlare di un processo di sostituzione e di ibridazione bottom up inconsapevole che interferisce con un uso regolare della cappella.

Conclusioni

La lettura analitica dei casi descritti dà conto di come le dinamiche di ibridazione siano, in molte circostanze, processi spontanei e in costante aggiornamento. Come detto, il fenomeno che oggi sembra così estraniante e che spesso lascia spiazzati, non è estraneo alla natura delle chiese che per loro stessa natura sono *semper reformande* e, in tale ottica, sono da considerarsi come un cantiere aperto e operoso. Se in questo alveo il processo di ibridazione trova giustificazione e ragion d'essere, tuttavia è innegabile la sovrabbondanza di edifici religiosi in relazione al numero di fedeli, di abitanti, etc. Senza porre in secondo piano le problematiche legate alla tutela, alla conservazione dei luoghi e delle opere d'arte in essi presenti, un nodo importante è lo scollamento sempre maggiore tra il patrimonio e le persone, le comunità (praticanti e non). Spesso l'assenza di una programmazione consapevole, ragionata e condivisa, in un processo decisionale quasi sempre *top-down*, fa sì che i luoghi cessino di essere desiderabili, vivi, vissuti e soprattutto ritenuti utili. Forse è sintomatico di questa situazione il fatto che – dall'analisi dei casi emersi nel corso del censimento torinese – il numero di ibridazioni orizzontali sia estremamente basso: per tali interventi si richiede infatti una pianificazione d'intenti puntuale e una lucidità d'intervento non scontata, su cui i margini di ampliamento sono ancora molto vasti. L'ibridazione verticale, al contrario, sembrerebbe attestarsi maggiormente, rispetto a quella orizzontale dando vita a soluzioni di coesistenza e vitalità significative. Il maggior numero di evenienze problematiche e spesso rischiose per la tutela dei luoghi e il necessario decoro si ha nella categoria dell'eventuale: non di rado si tratta, infatti, di contesti mal governati e dove si sente in modo più marcato la ridondanza di spazi. A prescindere, quindi, dal grado di rilevanza architettonica e storico-artistica del bene, i processi di ibridazione sembrano essere una strada intelligente per una miglior gestione del patrimonio culturale ecclesiastico. Affinché questi possano esplicarsi al meglio occorre mettere in campo piani di sviluppo a lungo termine, con una solida governare che si occupi del processo in modo strutturale, ripartendo da un lato da una solida conoscenza del contesto di riferimento – e in questo il Censimento delle Chiese può

svolgere un ruolo prodromico fondamentale – e dall'altro elaborare una strategia che tenga conto del “per chi” e del “perché”²². Ripartire dalle reali esigenze delle persone e del bene, e imbastire una co-progettazione partecipata può creare dei virtuosi processi generativi e trasformare il patrimonio da spesa a investimento. In tale prospettiva si auspica ad una “sacralità ospitale”, secondo un modello ecclesiale propositivo e dialogico, capace di pianificare interventi di ibridazione “leggeri” e sempre reversibili, senza mai dimenticare l'integrità religiosa e culturale del bene.

Note

¹ Il contributo è l'esito della ricerca condotta congiuntamente dai due autori, l'introduzione e il paragrafo 1 sono a firma di Giulia De Lucia, i paragrafi 2 e 3 sono a firma di Enrica Asselle.

² Nell'analisi di Thomas Coomans, si riconosce un andamento crescente dei fenomeni di abbandono e dismissione a partire dagli anni sessanta del Novecento e si evidenzia una particolare accelerazione nell'ultimo decennio dovuta a tre fattori principali: la crisi economica, una generale crisi dell'identità sociale relativa alle nuove forme di relazione nella società multimediale, e una crisi istituzionale all'interno delle istituzioni cristiane: Thomas Coomans, *What Can We Learn From Half a Century of Experience with Redundant Churches? A Critical Evaluation of a Heritage at Risk*, in Fabrizio Capanni (a cura di), *Dio non abita più qui? Dismissione di luoghi di culto e gestione integrate dei beni culturali ecclesiastici*, Artemide, Roma 2019, pp. 57-76.

³ Si riportano alcuni dei contributi più rilevanti della letteratura internazionale sul tema: Lucie K. Morisset, Luc Noppen, Thomas Coomans (a cura di), *Quel avenir pour quelles églises? What Future for Which Churches?*, Presses de l'Université du Québec, Québec 2006; Céline Frémaux (a cura di), *Architecture religieuse au XXe siècle. Quel patrimoine?*, Presses universitaires de Rennes/INHA, Rennes 2007; Philippe Martin, Claude Faltrauer, Lionel Obadia (a cura di), *Patrimoine religieux. Désacralisation, requalification, réappropriation: le patrimoine chrétien*, Riveneuve, Parigi 2013.; Jean-Sébastien Sauvé, Thomas Coomans (a cura di), *Le devenir des églises. Patrimonialisation ou disparition*, Presses de l'Université du Québec, Québec 2014; Gerhards von Albert Gerhards, Kim de Wildt (a cura di), *Der sakrale Ort im Wandel* (Studien des Bonner Zentrums für Religion und Gesellschaft), Würzburg 2015.

⁴ Ampia panoramica sulle politiche internazionali di tutela del patrimonio culturale religioso è presentata in Silvia Beltramo, *Conoscenza e conservazione del patrimonio culturale religioso: politiche internazionali di salvaguardia e ricerche in corso*, in «Città e Storia», XIII, 1-2, 2018, pp. 117-138.

⁵ Uno fra tanti, il sito web www.xchurches.org si occupa di descrivere e mappare il riuso adattivo degli edifici religiosi esistenti in tutto il mondo, usando social network, blog e video per raccontare la storia di questi spazi ridisegnati, al fine di ispirare artisti, organizzazioni culturali, altre organizzazioni no profit e comunità per il riuso dei loro edifici religiosi.

⁶ Le dinamiche di spopolamento degli insediamenti rurali italiani è ben illustrata in Vito Teti, *Quel che resta. L'Italia dei paesi, tra abbandoni e ritorni*, Donzelli, Roma 2017, dove si affrontano anche i fenomeni di spopolamento dovuti alle distruzioni o alle delocalizzazioni degli insediamenti a seguito di catastrofi naturali. A titolo esemplificativo si vedano anche Tiziana Coletta, *I centri storici*

minori abbandonati della Campania, conservazione e recupero e valorizzazione, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2010; Emanuela Guidoboni, Gianluca Valensise, *Il peso economico e sociale dei disastri sismici in Italia negli ultimi 150 anni (1861-2011)*, Centro EEDIS-INGV, Bononia University Press, Bologna 2011; Vito Teti, *I luoghi e i disastri. Le reti della storia, della natura e degli individui*, in Emanuela Guidoboni, Gianluca Valensise, *L'Italia dei disastri. Dati e riflessioni sull'impatto degli eventi naturali 1861-2013*, Centro EEDIS-INGV, Bononia University Press, Bologna 2014.

⁷ In Italia, negli ultimi 150 anni si sono verificati eventi sismici di medio-alta intensità ogni 4-5 anni e nello stesso periodo si è assistito a più di 2800 frane, in aggiunta a sempre più frequenti eventi alluvionali. Oltre a rappresentare un pericolo per la salvaguardia della vita umana, tali eventi distruggono e danneggiano ripetutamente il patrimonio architettonico tra cui quello di interesse religioso, in Emanuela Guidoboni, Francesco Mulargia, Vito Teti (a cura di), *Prevedibile/Imprevedibile. Eventi estremi nel prossimo futuro*, Rubettino, Soveria Mannelli 2015. Il problema del rischio cui il patrimonio ecclesiastico è soggetto è attualmente oggetto di ricerche condotte dall'Ufficio Nazionale per i Beni Culturali e l'Edilizia di Culto della Conferenza Episcopale Italiana in collaborazione con il Responsible Risk Resilience (R3C) Centre del Politecnico di Torino. Le premesse e i primi esiti dello studio sono consultabili in Andrea Longhi, Giulia De Lucia, *Patrimonio culturale ecclesiastico, rischio e prevenzione. Analisi e politiche territoriali per un approccio multiscale al rischio sismico*, Politecnico di Torino - Dipartimento Interateneo Scienze Progetto e Politiche del Territorio, Torino 2019. Lo studio è stato oggetto della Giornata Nazionale dal titolo *Manutenzione e Prevenzione. La tutela delle persone*, organizzata dall'Ufficio Nazionale per i beni culturali ecclesiastici e l'edilizia di culto a L'Aquila il 19 e 20 settembre 2019, per la ricorrenza dei dieci anni dal sisma del 2009.

⁸ Per un quadro generale delle implicazioni sottese alle attività di dismissione degli edifici di culto: Davide Dimodugno, *Il riuso degli edifici di culto: profili problematici tra diritto canonico, civile e amministrativo*, in «Stato, Chiesa e pluralismo confessionale», 23, 2017, pp. 1-32.

⁹ Secondo il Rapporto di Confcommercio e Legambiente *Eccellenze e ghost town nell'Italia dei piccoli comuni* del 2008, presentato nel documento della Commissione europea *Quarta relazione sulla coesione sociale ed economica*, il territorio piemontese presenta già segni di sofferenza per dinamiche di abbandono con 539 comuni critici, ossia al di sotto dei diecimila abitanti, in Vito Teti, *Quel che resta...* cit., p. 8 sg.

¹⁰ Fonti ISTAT e Censimento delle Chiese delle Diocesi Italiane.

¹¹ Fabrizio Capanni (a cura di), *Dio non abita più qui?...* cit.

¹² Kim de Wildt, Daniela Esposito, Andrea Longhi, Sven Sterken, con Giulia De Lucia, *La dismissione e il riuso delle chiese: sfide e prospettive di ricerca/Decommissioning and Reuse of Churches: Research Perspectives and Challenges*, in *Ibid.*, pp. 291-488.

¹³ Gianfranco Ravasi, *La dismissione e il riuso ecclesiale di chiese. Linee Guida*, in *Ibid.*, pp. 257-271.

¹⁴ Pontificia Commissione Centrale per l'Arte Sacra in Italia, *Carta sulla destinazione d'uso degli antichi edifici ecclesiastici*, 26 ottobre 1987, Roma 1987 (cfr. «Arte cristiana», 75, 1987, pp. 410-412).

¹⁵ Gianfranco Ravasi, *La dismissione e il riuso ecclesiale di chiese...* cit., pp. 257-271.

¹⁶ Tramite il sito www.chieseitaliane.chiescattolia.it le diocesi hanno modo di scaricare il vademecum di don Gianmatteo Caputo (a cura di), *Guida operativa per l'inventariazione on-line* (2008) nella revisione aggiornata nel 2016 e le *Note operative*

Censimento Chiese (2011) nella versione aggiornata a settembre 2018. Il progetto per il Censimento delle Chiese delle Diocesi italiane si inserisce per la CEI in un quadro più ampio di descrizione e valorizzazione dei beni culturali dei vari ambiti: storico-artistici, architettonici, archivistici e librari. Il Censimento delle Chiese si pone tre obiettivi: individuazione dell'entità patrimoniale globale, da intendersi anzitutto come individuazione elencativa e quantitativa che renda una visione d'insieme tale da permettere la corretta programmazione di qualsiasi iniziativa volta alla salvaguardia e alla valorizzazione del patrimonio; disponibilità dei dati minimi indispensabili per una corretta azione di tutela, conservazione e restauro; realizzare una base di conoscenza sulla quale fondare una istruita e completa opera di divulgazione, rivolta al mondo della ricerca, dello studio, della cultura e del turismo.

¹⁷ Il Censimento delle Chiese si articola in tre fasi: si classificano in I fase le chiese di proprietà di enti ecclesiastici soggetti al Vescovo diocesano, con esclusione delle chiese confraternali. Si includono tutte le chiese parrocchiali anche se di altra proprietà; in II fase le confraternite, i santuari e gli enti chiesa non soggetti al Vescovo diocesano, i monasteri, gli Istituti di vita consacrata e le Società di vita apostolica di diritto diocesano, opere diocesane e eventuali altri enti; in fase altre gli edifici e le unità immobiliari che non rientrano nella tipologia della chiesa, le chiese del Demanio, del F.E.C., di Enti pubblici, le chiese destinate ad un uso non liturgico e i luoghi di culto ricavati all'interno di altri edifici. A livello nazionale gli edifici complessivi da censire sono 66995 di cui 59174 in I fase. Sono pubblicate sul portale chieseitaliane.chiesacattolica.it 27410 schede in I fase, 28786 considerando anche II e altra fase. I dati sono aggiornati al 28 ottobre 2019: Fonte Ufficio Nazionale Beni Culturali Ecclesiastici ed Edilizia di Culto della CEI.

¹⁸ La scheda A rappresenta una "carta d'identità" del bene: fornisce dati amministrativi, localizzazione geografica, dati catastali, descrizione architettonica, informazioni storiche, stato di conservazione, elencazione degli interventi di restauro e repertorio fotografico. È aggiornabile e implementabile.

¹⁹ L'Arcidiocesi di Torino ha concluso il Censimento delle Chiese di I fase. La *governance* del piano triennale ha visto il

coordinamento da parte dell'Ufficio Arte e Beni Culturali, nella figura del direttore arch. Adriano Sozza, di tre squadre di lavoro, composte da architetti e storici dell'arte, in capo all'Associazione per l'arte cristiana Guarino Guarini, al Centro di Conservazione e Restauro di Venaria Reale (CCR) e a FIME Torino. Il responsabile scientifico è il prof. Andrea Longhi.

²⁰ Si rimanda al contributo di Maria Chiara Giorda, Andrea Longhi, *Religioni e spazi ibridi nella città contemporanea: profili di metodo e di storiografia*, in questo numero della rivista.

²¹ Roberto Canu, *Cultural heritage e nuove tecnologie. L'apertura automatizzata dei Beni Culturali Ecclesiastici*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», a. 151, n. LXXII-2 settembre 2018, pp. 31-36; Quaderno Consulta BCE Piemonte e Valle d'Aosta, col sostegno dell'Ufficio Nazionale BCE della CEI, *Chiese a porte aperte. Una app come chiave. Apertura e narrazione automatizzate di beni culturali ecclesiastici*; www.cittaecattedrali.it.

²² In questa direzione sembrano muoversi le recenti attività promosse dall'Ufficio Nazionale BCE della CEI che ha promosso percorsi sperimentali di coinvolgimento della comunità nei processi di costruzione di nuove chiese e workshop di formazione dedicati a direttori e incaricati diocesani. I primi risultati di tali attività sono state mostrate alla Giornata Nazionale intitolata *Comunità e Progettazione. Dai progetti pilota alla progettazione pastorale culturale. Raccontiamo processi*, tenutasi a Viareggio il 17-18 giugno 2019. Il progetto sta proseguendo in almeno sei diocesi sul territorio nazionale. A tal proposito si veda anche: Emanuele Cavallini, Francesca Daprà, Giulia De Lucia, *Design for and by Community*, in «Faith & Form», 52;2 (2019), p. 6 sgg.; *Laboratorio interdisciplinare CLI/LAB 1. Appunti di ricerca*, in Goffredo Boselli (a cura di), *Abitare. Celebrare. Trasformare. Processi partecipativi tra liturgia e arte*, Atti del XV Convegno liturgico internazionale, Bose, 1-3 giugno 2017, Edizioni Qiqajon, Comunità di Bose, Magnano 2017, pp. 225-247. Per inquadrare gli strumenti della progettazione si veda il contributo di Roberto Canu, *La progettazione. Un approccio metodologico* (atti del Convegno di Viareggio), in corso di stampa.

Ripensare spazi e luoghi del passato industriale. Una lettura tra identità e resilienza: il caso delle OGR a Torino

Reframing industrial places and buildings between identity and resilience: the case of OGR in Turin

SILVIA CRIVELLO, ELENA PEDE

Abstract

Le Officine Grandi Riparazioni (OGR) di Torino hanno rappresentato per oltre un secolo uno tra i più importanti stabilimenti industriali della città. Dismessi nei primi anni novanta del secolo scorso, in teoria abbattuti secondo quanto indicato nel Piano Regolatore del 1995, tali spazi sono divenuti, di recente, un centro culturale cittadino. Scopo dell'articolo è analizzare se e come le trasformazioni delle OGR hanno contribuito al processo di cambiamento della città puntando, nello specifico, alla ricerca di una vocazione culturale rimasta in ombra nelle fasi precedenti della storia della città. La transizione di Torino da città dell'industria a città turistica e culturale ha cercato di prendere forma, infatti, proprio attraverso il ripensamento di spazi e luoghi simbolici della città. L'articolo, inoltre, si interroga sulla riqualificazione delle OGR e se questa possa esser letta come un elemento di resilienza della città nel riformulare il proprio ruolo, la propria identità, le proprie strategie.

For over a century the Officine Grandi Riparazioni (OGR) used to be an important industrial site for the maintenance of the trains in Turin, Italy. The paper aims to analyse the multiple activities, meaning and practices that overlapped within and across OGR since the Fordist crisis in the 1970s to today. The area was abandoned in the early '90 and, subsequently, the debate on its transformation has been debated between the will to forget the past and the need to preserve its cultural heritage. The Turin's new urban development planning (1995) envisioned the demolition of the historic H shaped building but, thanks to an amendment the OGR were preserved and today it is a cultural centre. The paper discusses if OGR may be interpreted as a mirror of Turin's resilience strategies in dealing with its economic transition. The transition of Turin from industrial to a tourist and cultural city has shaped through the rethinking of symbolic spaces and places in the city.

Silvia Crivello, professore associato di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio, Politecnico di Torino, DIST.

silvia.crivello@polito.it

Elena Pedè, architetto, ricercatore a tempo determinato in Tecnica e Pianificazione Urbanistica, Politecnico di Torino, DIST.

elena.pede@polito.it

Introduzione

Il lavoro mira ad esplorare le complesse e ambigue relazioni che intercorrono tra il concetto di resilienza e i processi di sviluppo economico, sociale, territoriale di una città.

Rileggendo il processo di riconversione industriale secondo le sfide proposte dalla ricerca *Untitled*, l'analisi si sviluppa su due differenti livelli. Il primo è quello della città di Torino, ex città fabbrica, da decenni alla ricerca di una nuova "vocazione"; il secondo riguarda gli edifici delle Officine Grandi Riparazioni (di seguito OGR) utilizzati per circa un secolo per la manutenzione di veicoli ferroviari, poi dismessi.

Dal punto di vista metodologico, il lavoro si basa sulla combinazione di varie fonti tra cui analisi della letteratura (inclusa letteratura grigia come rapporti di ricerca, siti internet, video); osservazione partecipata di alcuni eventi (incontri, manifestazioni) legati al processo di riqualificazione della struttura; analisi del processo urbanistico di trasformazione e degli attori coinvolti dal 1995 a oggi¹.

L'articolo risulta così strutturato: il primo paragrafo, di natura teorica, definisce che cosa si intende per resilienza e quale può essere la sua "applicazione" in ambito urbano; i paragrafi 2 e 3 sono dedicati rispettivamente alla descrizione di quello che è stato il rapporto città e industria a partire dagli ultimi decenni del secolo scorso e al ruolo che le OGR hanno avuto nel passato. Il paragrafo 4 si interroga su quali siano le funzioni che rivestono attualmente le Officine a seguito di una loro riqualificazione in un'ottica post-fordista. Nelle note conclusive ci si interroga se sia opportuno parlare di "Torino città resiliente" in quanto capace di riformularsi in un'ottica differente da quella strettamente legata alla produzione industriale e se, più nello specifico, le OGR possano essere intese come una delle "leve" di tale riformulazione.

1. Note teoriche sulla resilienza urbana

Il concetto di resilienza nasce negli anni settanta del secolo scorso in campo ecologico e sta ad indicare la capacità dei sistemi socio-ambientali di adattarsi a turbamenti derivanti dall'impatto di fattori esogeni o endogeni ritrovando un equilibrio accettabile e, in qualche misura, traendo un vantaggio dall'apprendimento generato dal processo di crisi attraversato².

L'applicazione del concetto di resilienza agli studi urbani è decisamente più recente. In particolare è durante gli anni 2000 che l'idea di resilienza comincia ad essere utilizzata per descrivere la capacità delle città di far fronte a diversi tipi di stress, tra cui, per esempio, catastrofi naturali, crisi economiche, cambiamenti climatici, attacchi terroristici³.

La città può, infatti, essere concepita come un sistema socio-ecologico che segue traiettorie evolutive determinate dalla reciproca influenza di una molteplicità di variabili (sociali, economiche, politiche, ambientali). Tali traiettorie possono incontrare momenti di acuta crisi nei quali la città si trova in difficoltà: la reazione ad essi evidenzia le doti di resilienza del sistema in tutte le sue componenti e il successivo adattamento – o mancato adattamento – incide in modo decisivo sull'evoluzione futura della città stessa⁴.

Da un punto di vista teorico, il concetto di resilienza è ampiamente associato all'idea di "elasticità", ovvero la capacità di assorbire e accogliere le perturbazioni senza una trasformazione strutturale del sistema⁵, e alla nozione di "adattabilità", dal momento che gli shock possono spingere un sistema ad assumere forme e modalità differenti di funzionamento⁶. In questo senso, la resilienza urbana deve essere intesa come un concetto evolutivo in quanto si riferisce alla capacità di

un "sistema" di adattarsi ai cambiamenti raggiungendo nuovi stadi di equilibrio⁷.

La resilienza, però, non deve essere necessariamente vista come solo attributo positivo, in grado di produrre risultati necessariamente desiderabili; è opportuno riflettere su come il concetto presenti, in realtà, anche criticità e lati oscuri tra i quali, per esempio, come evidenziato da MacKinnon e Derickson⁸, il tentativo di "resistere" o di "far fronte" al cambiamento evitandolo o mantenendo aspetti eccessivamente conservativi.

La nozione di resilienza viene qui utilizzata per valutare, in primo luogo, come una città come Torino sia riuscita (o no) a fronteggiare una serie di crisi cercando di differenziare la sua base economica e di puntare su una specializzazione differente rispetto al passato; in secondo luogo, si intende anche riflettere su come un edificio, per l'appunto quello delle OGR, possa essere interpretato come resiliente (sia di per sé stesso ma anche in quanto capace di attivare processi di resilienza più ampia, a scala urbana) perché in grado di cambiare ed adattarsi a condizioni e bisogni in evoluzione.

2. Torino e l'industria: la rottura di un rapporto di interdipendenza

Torino conta oggi una popolazione di quasi 900.000 abitanti nel comune e di quasi 2 milioni di persone nell'area metropolitana.

Conosciuta per tutto il secolo scorso come la *one company town* italiana per antonomasia, la storia moderna della città è infatti strettamente connessa alle vicende della casa automobilistica Fiat⁹, fondata nel 1889 da Giovanni Agnelli. La crescita dell'industria, e dell'indotto, ha saputo attirare, sin da dopo la prima guerra mondiale e nel corso dei decenni, una manovalanza di migliaia di migranti provenienti dall'est e dal sud d'Italia; questi ultimi hanno contribuito, oltre che ad ampliare la forza lavoro, anche a incentivare la crescita demografica della città.

Fra il 1960 e il 1970 la città contava 1,2 milioni di abitanti e oltre il 60% della popolazione adulta lavorava nella produzione industriale¹⁰. Nello stesso periodo più dell'80% dei lavoratori industriali era coinvolto nella produzione di veicoli: la Fiat era riuscita a imporre uno stretto controllo sui fornitori locali, incluso il controllo finanziario, contribuendo a creare una vera e propria relazione simbiotica tra la città e l'azienda¹¹.

La crisi non solo torinese del fordismo portò durante gli anni settanta ad una riorganizzazione interna della Fiat e a una riformulazione delle relazioni industriali nel loro complesso. Molte fabbriche furono rilocalizzate nel Sud Italia, Europa orientale e America Latina; parallelamente si è interrotta la crescita demografica della città ed è aumentata l'occupazione nel settore dei servizi. Nel decennio successivo, anche a seguito dell'introduzione e diffusione delle tecnologie di automazione, il taglio dei lavoratori è proseguito (si parla di oltre 38000 licenziati nel solo biennio 1980-82 e

nella sola Fiat) e ha riguardato anche l'indotto, dove piccoli fornitori locali non più competitivi hanno cessato le attività o sono stati sottoposti a processi di fusione e di acquisizione. In quegli anni, politici locali, istituzioni e fondazioni (ad es. Fondazione Agnelli, Ires Piemonte, Compagnia San Paolo) hanno iniziato a immaginare percorsi di sviluppo alternativi per la città; visioni urbane come la Pianura meccatronica (ovvero lo sviluppo di una vasta regione con specializzazione economica nei settori industriali meccanici ed elettronici) e Torino Technocity (la visione di una Città industriale ICT per Torino) erano esempi di alternative che puntavano ad altre vocazioni, sempre manifatturiere¹².

Tuttavia, la crisi industriale della fine degli anni novanta del secolo scorso ha spinto ancora di più gli attori politici ed economici locali a pensare e tentare soluzioni completamente nuove per la città. Si è iniziato a lavorare per attrarre imprese, incoraggiare l'imprenditorialità nei settori dei servizi più qualificati (come per esempio Ricerca e Sviluppo), a organizzare eventi culturali, a riqualificare il patrimonio architettonico e museale cittadino. Il passaggio a una "società della conoscenza" è diventato centrale per Torino Internazionale, il primo piano strategico della città, pubblicato nel 2000.

Un evento chiave nel plasmare la nuova immagine di Torino sono stati i XX Giochi Olimpici Invernali ospitati dalla città

nel 2006; sin dalla fine degli anni novanta del secolo scorso i politici torinesi hanno lanciato un'intensissima campagna di branding per puntare a cambiare la reputazione dell'ex città industriale in una vibrante e cosmopolita città creativa¹³. Ancora oggi l'idea che l'amministrazione attuale tenta di promuovere è quella di una città "culturale" ricca di stimoli, di occasioni, di eventi. Si stima che il settore culturale nel suo insieme, nel 2017, abbia generato a Torino l'8,6% del valore aggiunto e l'8,2% dell'occupazione¹⁴.

3. Il ruolo delle OGR in un oltre un secolo di storia

I profondi mutamenti economici e sociali degli anni '70 e '80 hanno avuto, come in tutte le città di impianto industriale, forti ripercussioni anche sullo sviluppo urbano torinese, lasciando grandi impianti industriali dismessi da ri-funzionalizzare o trasformare. Per questo motivo, sul finire degli anni '80 viene avviata l'elaborazione del nuovo Piano Regolatore cui vengono affidate le speranze di rilancio della città. Il piano, approvato nel 1995, ha tre obiettivi principali: accelerare la transizione verso un'economia dei servizi e della conoscenza, attuare la valorizzazione immobiliare delle aree in abbandono e disegnare un nuovo assetto urbano¹⁵. Cuore del piano è la trasformazione delle aree dismesse lungo il Passante Ferroviario, progetto preesistente che prevedeva l'interramento dei binari ferroviari che avevano separato



Figura 1. Corte principale delle OGR (foto Lorenzo Attardo).



Figura 2. Attività di ristorazione all'interno delle OGR (Foto Lorenzo Attardo).

in due la città per oltre un secolo. Quest'area, denominata Spina Centrale, si compone di quattro ambiti con diverse vocazioni: Spina 1 a sud con vocazione residenziale; Spina 2 destinata a servizi; e Spina 3 e Spina 4 deputate a residenze e aree verdi¹⁶. Oltre al tema delle nuove vocazioni, emerge la questione dell'eredità industriale che occupava ingenti aree in porzioni centrali della città, ma con pochi edifici di qualità¹⁷. La soluzione prevalente proposta dal Piano è la demolizione e sostituzione delle preesistenze, ma la complessità del quadro urbano porterà profonde modifiche al progetto iniziale¹⁸. A pesare saranno le possibilità di finanziamento che si presentano di volta in volta, i costi delle bonifiche e alcune tutele della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici. Il risultato è una trasformazione per parti priva di una visione di insieme, non ancora completa dopo oltre venti anni. Caso emblematico è l'edificio H delle Officine Grandi Riparazioni (OGR) nell'area di Spina 2. Le Officine nascono nel 1895 lungo l'asse ferroviario tra le stazioni di Porta Nuova e Porta Susa. Oltre a essere uno dei principali poli della manutenzione ferroviaria in Italia, sono state uno dei più grandi stabilimenti in città con 190.000 metri quadrati e 2000 dipendenti e uno dei più importanti esempi di architettura industriale dell'Ottocento torinese¹⁹. L'area si componeva di diversi edifici. L'edificio principale, che ancora oggi mantiene il nome OGR, ha pianta ad H

ed è il manufatto di maggiore valore architettonico noto come "la cattedrale" per la sua monumentalità. Oltre a questo, facevano parte del complesso la Torneria, le Fonderie e Fucine, il Montaggio veicoli, Verniciatori e Tappezzieri, gli uffici direzionali, la mensa e lo spogliatoio.

Nel dopoguerra, a causa degli avanzamenti tecnologici nel settore ferroviario, le OGR vissero fasi alterne, vennero fatte varie riqualificazioni e riadattamenti all'impianto fino alla chiusura definitiva nel 1992. Per quest'area il Piano Regolatore aveva previsto la totale demolizione degli edifici e la destinazione di parte delle aree al raddoppio del Politecnico e parte a verde e residenza. Ma già a inizio anni 2000 si riapre il dibattito sul valore del grande volume a H, una delle spazialità più interessanti del periodo industriale torinese, e nuove proposte si susseguono per la sua salvaguardia. In un primo momento si ipotizza di destinarlo all'ampliamento della Galleria civica d'Arte moderna, del Museo di Arte Contemporanea di Rivoli e dell'Urban Center, ma per questioni finanziarie il progetto non verrà realizzato. Inizia così una fase di usi temporanei per grandi mostre e concerti (nel 2008 *Torino011.Biografia di una città*, nel 2011 *Esperienza Italia 150°*, nel 2013 il *Traffic Free music Festival*). In contemporanea cresce l'interesse da parte della Fondazione bancaria CRT per il complesso. La Fondazione CRT tramite la società OGR-CRT acquista l'area nel 2013

avviando la riqualificazione e la trasformazione delle OGR in un hub culturale con spazi per mostre, concerti, per la ricerca scientifica e tecnologica e l'innovazione sociale.

4. Le OGR nella Torino contemporanea

Le OGR vengono inaugurate a fine 2017, dopo tre anni di lavori. Nell'homepage del sito istituzionale si legge che esse rappresentano il «nuovo cuore pulsante della creatività, della cultura e dello spettacolo proiettato verso il mondo [...] da ex Officine per la riparazione dei treni a nuove Officine della cultura contemporanea, dell'innovazione e dell'accelerazione d'impresa a vocazione internazionale»²⁰. Due anni sono certamente un periodo troppo breve per effettuare un bilancio dell'operazione che ha portato alla riqualificazione dell'ex struttura industriale; è comunque possibile osservare come i nuovi significati e le funzioni che l'edificio ha di recente assunto siano totalmente inediti rispetto a prima.

Dal punto di vista estetico la struttura conserva, grossomodo, le facciate di un tempo; internamente invece l'edificio è stato progettato in maniera accurata proprio a partire dal suo passato industriale ma quest'ultimo funge solo da sfondo a tutta una serie di attività legate al consumo e al loisir. L'«identità» fordista del manufatto traspare in svariate occasioni, grazie al mantenimento di alcuni elementi dal carattere fortemente simbolico: sono state conservate, dove possibile, le strutture portanti, la piattaforma girevole per lo smistamento dei treni e, nell'area verde antistante l'entrata, sono state posizionate due locomotive storiche del Museo Ferroviario. Tuttavia, oggi le OGR non rappresentano più un luogo simbolo della «città-fabbrica», quanto semmai uno spazio che ospita una serie di funzioni apertamente «post-industriali». All'interno si possono trovare una caffetteria, un ristorante, spazi dedicati a mostre, laboratori artistici, concerti, performance e spettacoli, oltre a spazi destinati alla ricerca scientifica.

Al pari della città che da anni è in cerca di una nuova definizione e che ha dimostrato notevoli livelli di resilienza nel perseguire nuove e svariate specializzazioni economiche viene da chiedersi se, e in quale misura, le nuove OGR possano essere intese come uno degli ingredienti di una tale riformulazione.

Per alcuni versi le Officine stanno dimostrando di essere edifici altamente resistenti e flessibili in quanto capaci di cambiare completamente le proprie funzioni e i ruoli all'interno della città dopo un secolo di vita: oggi utilizzate, affollate di gente ed economicamente attive, esse sono sopravvissute nel tempo e si sono adattate a esigenze urbane molto diverse. Per altri versi al di là dell'involucro, l'edificio pare aver perso qualunque legame con il passato, trasformandosi da luogo di produzione a spazio di consumo. Allo stesso tempo le nuove funzioni appaiono più la sommatoria di attività atte a occupare l'enorme spazio a disposizione che un progetto omogeneo e integrato di rivitalizzazione urbana. Il modello

proposto sembra riproporre la narrativa della città creativa dove allo sguardo malinconico per il passato si antepone un seducente immaginario culturale. Anche la sostenibilità finanziaria appare una scommessa che non a caso non ha trovato l'interesse degli investitori privati, ma ha richiesto l'intervento di una Fondazione bancaria (in un momento di forte austerità degli enti locali).

Conclusioni

L'articolo ha tratteggiato le fasi di trasformazione dello spazio delle OGR, a partire dall'apertura della fabbrica sul finire dell'Ottocento fino alla sua riformulazione attuale in un'ottica culturale. Quello che se ne dedotto è che l'esperienza delle OGR deve necessariamente essere letta in funzione di quella che è la storia recente della città: se la scena della vita culturale e notturna torinese costituiva un elemento marginale nelle narrazioni della città almeno fino ai primi anni novanta del secolo scorso, negli ultimi vent'anni la città si è progressivamente trasformata in un luogo di consumo e non di produzione (la metafora della città della cultura che supera quella della città-fabbrica in tal senso appare paradigmatica).

Le Officine sono state «assorbite» all'interno di questa logica, trasformandosi in una sorta di vetrina che testimonia la potenza del consumo ricreativo nell'imprimere identità nei luoghi e la dimensione commerciale ha rapidamente marcato l'identità del luogo.

Certamente solo con il passare del tempo verrà chiarito se tali spazi sono dotati di un tratto distintivo (le OGR come spazio riconosciuto della cultura e della vita notturna della città) o se invece faticheranno a rimanere o ad emergere come capaci di offrire qualcosa di nuovo e di differente, e di autosostenersi finanziariamente. Il rischio è che si incorra nell'ennesimo esempio di strategie di disneyficazione di uno spazio, capaci di trasformare intere parti della città in oggetti effimeri, gradevoli agli occhi ma estremamente fragili e con contenuti replicabili o facilmente sostituibili.

Note

¹ La ricostruzione del processo urbanistico e la mappatura degli attori è in parte esito della ricerca URBANISM, finanziata con il sostegno del Politecnico di Torino e della Compagnia di San Paolo nell'ambito dell'iniziativa «Metti in rete la tua idea di ricerca».

² Crawford Stanley Holling, *Resilience and stability of ecological systems*, in «Annual review of ecology and systematics», 4(1), 1973, pp. 1-23.

³ James Evans, *Resilience, ecology and adaptation in the experimental city*, in «Transactions of the Institute of British Geographers», 36, 2011, pp. 223-237; Philip Cooke, Arne Eriksson, *Resilience, innovative 'white spaces' and cluster platforms as a response to globalisation shocks*, in Philip Cooke, Mario Davide Parrilli, José Luis Curbelo (Eds.), *Innovation, global change and territorial resilience*, Elgar, Cheltenham 2012, pp. 43-70; Muriel Cote, Andrea J Nightingale, *Resilience thinking meets social theory: Situating social*

change in socio-ecological systems (SES) research, in «Progress in Human Geography», 36, 2013, pp. 475-489.

⁴ Lance H. Gunderson, *Ecological resilience in theory and application*, in «Annual Review of Ecology and Systematics», 31, 2000, pp. 425-439; Danny MacKinnon, Kate Driscoll Derickson, *From resilience to resourcefulness. A critique of resilience policy and activism*, in «Progress in Human Geography», 37, 2013, pp. 253-270; Peter Newman, Timothy Beatley, Heather Boyer, *Resilient cities. Responding to peak oil and climate change*, DC: Island Press, Washington 2009; Steven D. Stehr, *The political economy of urban disaster assistance*, in «Urban Affairs Review», 41, 2006, pp. 492-500; Keith G. Tidball, Marianne E. Kransy, *From risk to resilience: What role for community greening and civil ecology in cities?*, in Arjen E.J. Wals (Ed.), *Social learning. Towards a sustainable world*, Wageningen Academic, Wageningen 2007, pp. 149-164; Lawrence J. Vale, Thomas J. Campanella, *The resilient city. How modern cities recover from disaster*, Oxford University Press, Oxford 2005.

⁵ James Simmie, Ron Martin, *The economic resilience of regions: Towards an evolutionary approach*, in «Cambridge Journal of Regions, Economy and Society», 3, 2010, pp. 27-43.

⁶ Luciana Lazzeretti, *The remarkable resilience of cities of art. The challenge of a new renaissance in Florence*, in Philip Cooke (Ed.), *Re-framing regional development: Evolution, innovation and transition*, Routledge, London 2013, pp. 256-273.

⁷ Andy Pike, Stuart Dawley, John Tomaney, *Resilience, adaptation and adaptability*, in «Cambridge Journal of Regions, Economy and Society», 3, 2010, pp. 59-70.

⁸ Danny MacKinnon, Kate Driscoll Derickson, *From resilience to resourcefulness... cit.*, pp. 253-270.

⁹ Pierre Gabert, *Turin ville industrielle*, PUF, Paris 1964.

¹⁰ Oggi poco più del 20%, dati: ISTAT, 2018.

¹¹ Arnaldo Bagnasco, *Società fuori squadra. Come cambia l'organizzazione sociale*, il Mulino, Bologna 2003.

¹² Paolo Giaccaria, *La FIAT e Torino: Lavoro, relazioni industriali e immagini della città operaia*, in Marco Santangelo, Alberto Vanolo (a cura di), *Di capitale importanza. Immagini e trasformazioni urbane di Torino*, Carocci, Roma 2010, pp. 57-73.

¹³ Alberto Vanolo, *The image of the creative city, eight years later: Turin, urban branding and the economic crisis taboo*, in «Cities», 46, 2015, pp. 1-7.

¹⁴ Fonte: Unioncamere, 2017.

¹⁵ Nadia Caruso, Elena Camilla Pede, Cristiana Rossignolo, *The Reinvention of Turin's Image: a new identity between Economic uncertainty and social issues*, in «DisP-The Planning Review», 55 (1), 2019, pp. 6-17.

¹⁶ Antonio De Rossi, *La costruzione di Spina 2. Dalla cittadella dei servizi alla cittadella della conoscenza*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», a. 141, n. LXII-1-2, marzo-aprile 2008, *Torino. Tredici anni di attuazione del PRG*, pp. 145-157.

¹⁷ Egidio Dansero, Agata Spaziant, *Scoprire i vuoti industriali: analisi e riflessioni a partire da censimenti e mappature di aree industriali dismesse a Torino*, in Emiliana Armando, Carlo Alberto Dondona, Fiorenzo Ferlaino (Eds), *Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese*, Ires, Torino 2016, pp. 45-106.

¹⁸ Antonio De Rossi, Giovanni Durbiano, *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Allemandi, Torino 2006.

¹⁹ Stefano Musso, *Le Officine: la fabbrica per antonomasia del Borgo*, in «Museo Torino» Speciale OGR, 2011, pp. 11-15.

²⁰ <http://www.ogrtorino.it/project>, cons. settembre 2019.

Un approccio multilivello per la valutazione di interventi di rigenerazione urbana: il caso dell'area di Basse di Stura a Torino

A multi-level approach for assessing urban regeneration programs: the case of the Basse di Stura area in Turin

MARTA BOTTERO, CATERINA CAPRIOLI, MAURO BERTA

Abstract

Le città contemporanee stanno ancora sperimentando gli effetti negativi della de-industrializzazione, anche rispetto alla qualità degli spazi vuoti risultanti. Per contrastare il progressivo declino di queste aree, è necessario prevedere, oltre ad operazioni di trasformazione fisica, anche programmi integrati a più ampio raggio. Il presente articolo propone una riflessione sui problemi e le operazioni connesse alla trasformazione di spazi, quali *brownfield* e *greyfield*, con particolare attenzione al ruolo degli strumenti di valutazione come supporto al processo decisionale. L'analisi di un caso di studio in un'area critica della città di Torino è l'occasione per sperimentare diversi strumenti valutativi, fondamentali nel *problem setting*, per costruire un quadro esaustivo del problema e supportare la definizione di scenari a lungo termine.

Contemporary cities are still experiencing the negative effects of de-industrialization also with respect to the quality of empty spaces. To face the decline of these areas, the transformation of these sites requires not only physical operations but wider integrated actions. The paper offers a reflection on problems and operations connected to the regeneration of spaces like brownfields and greyfields with a focus on the role of evaluation tools in supporting the decision-making process. The analysis of a downgraded industrial area of Turin proposes the integration of different assessment tools able to implement the problem setting, given an exhaustive picture of the problem and supporting the definition of long-term scenarios.

Introduzione

La pianificazione, progettazione e trasformazione della città richiedono la considerazione in chiave sinergica di una serie di aspetti di vitale importanza e urgenza per la definizione di processi di crescita e sviluppo in chiave sostenibile. Le città sono infatti il luogo di maggiore crescita e attrazione tecnologica, economica, culturale e sociale¹. Tuttavia, gli impatti di molte passate e presenti dinamiche hanno influenzato e influenzano tutt'ora le città e il loro sviluppo. In questo contesto, la progettazione dello spazio pubblico rappresenta un'occasione importante non solo per garantire il miglioramento della qualità ambientale nella città, ma anche come strumento di generazione di coesione sociale². Iniziative come la riqualificazione del Porto Vecchio a Genova (Italia) o del Clyde Waterfront a Glasgow (Regno Unito) hanno promosso il progetto dello spazio pubblico come motore per il cambiamento d'immagine di un'area e per il miglioramento della qualità della vita degli abitanti e degli utilizzatori³. Utilizzando le lenti analitiche e interpretative proposte dalla ricerca *Untitled*, il presente contributo parte dalla considerazione della natura complessa che

Marta Carla Bottero, professore ordinario di Estimo, Politecnico di Torino, DIST.

marta.bottero@polito.it

Caterina Caprioli, dottoranda di ricerca in Urban and Regional Development, Politecnico di Torino.

caterina.caprioli@polito.it

Mauro Berta, professore aggregato di Composizione architettonica e urbana, Politecnico di Torino, DAD.

mauro.bera@polito.it

caratterizza gli interventi di rigenerazione urbana, concentrandosi, in particolare, sul ruolo degli strumenti di valutazione per supportare il processo decisionale. A partire dal caso di Basse di Stura – un'area degradata della città di Torino – l'articolo illustra un approccio metodologico multilivello per supportare la costruzione di scenari di trasformazione futuri per il sito in questione⁴.

1. Approcci e metodi di valutazione per la rigenerazione urbana

Si è già accennato a come i processi di rigenerazione urbana siano intrinsecamente complessi poiché caratterizzati da un insieme di interrelazioni tra trasformazioni fisiche ed elementi sociali, economici, ambientali e istituzionali. Di conseguenza, l'utilizzo di strumenti di valutazione a supporto della decisione sono quanto mai necessari⁵, per poter tenere in considerazione l'intera gamma di dimensioni del problema e includere le diverse aspettative, bisogni e valori di tutte le parti coinvolte. Per molti anni, l'Analisi Costi-Benefici ha ricoperto un ruolo dominante nella valutazione di piani e progetti grazie alla sua capacità di misurare l'incidenza di benefici e costi in termini monetari⁶. Successivamente, e in parallelo con la diffusione del concetto di sostenibilità, altri approcci a supporto del processo decisionale hanno iniziato ad assumere un ruolo di primordine, fornendo una visione più ampia dei problemi, come per esempio l'Analisi Multicriteri⁷. Questo perché tali metodologie sono in grado di considerare altri aspetti più intangibili ed extra-economici e di includere direttamente l'opinione dei diversi *stakeholder* coinvolti⁸. La Figura 1 mostra le principali tecniche esistenti in letteratura per la valutazione di progetti di trasformazione urbana, mettendo in evidenza il ruolo di ciascuna di esse nelle diverse fasi del progetto (ex-ante, in itinere, ex-post). Tuttavia, per affrontare la complessità delle trasformazioni urbane, l'uso di un unico approccio non sempre è sufficiente per considerare tutte le questioni in gioco e molto spesso occorre far ricorso ad approcci ibridi basati sulla combinazione di diversi metodi. Il presente studio parte dalla combinazione dell'Analisi SWOT e dell'Analisi degli Stakeholder per definire strategie alternative per l'area di Basse di Stura e fornire prospettive future per la comparazione dei possibili scenari di trasformazione in un'ottica extra-economica e multidimensionale.

2. L'area di Basse di Stura a Torino

2.1 Presentazione del caso di studio

Basse di Stura è una vasta area di circa 150 ettari situata nel quadrante nord della città di Torino. Il suo nome deriva dalla significativa differenza in altezza tra l'alveo del torrente Stura, a nord, e le strade che fanno da perimetro all'area. Ad eccezione infatti del torrente Stura, i restanti tre confini sono costituiti da rilevanti infrastrutture stradali, la via Reiss Romoli, la strada dell'Aeroporto e il raccordo autostradale Torino-Caselle. La fitta rete viaria che circonda il sito ha il

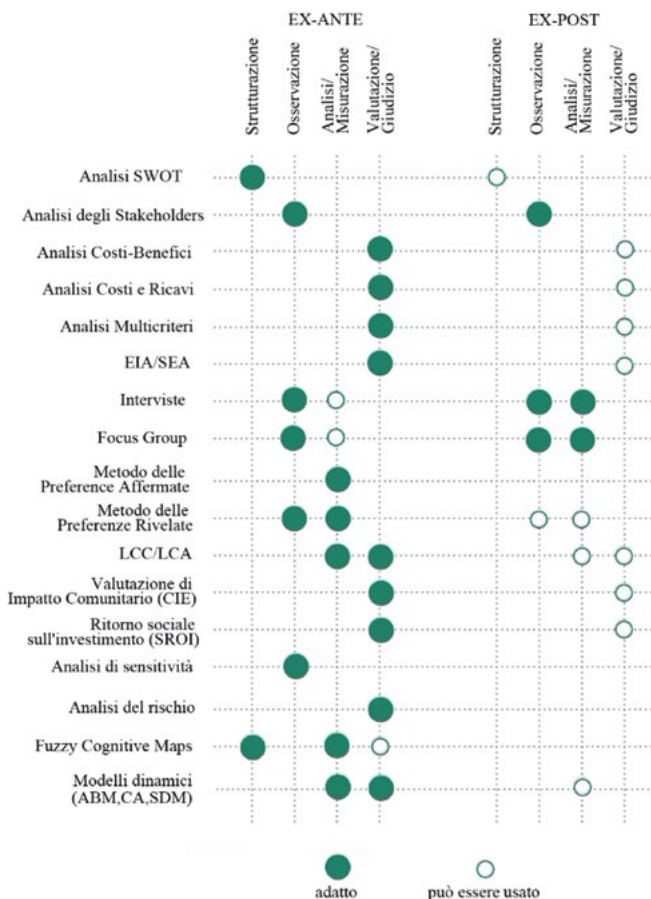


Figura 1. Principali tecniche di valutazione di progetti di trasformazione e rigenerazione urbana (adattato da Polt and Vonortas 2006).

vantaggio di inserire l'area in un contesto di estrema rilevanza in termini di accessibilità non solo a livello comunale, ma di città metropolitana, producendo allo stesso tempo una netta separazione del lotto rispetto al restante urbanizzato a est, sud e ovest. Questo aspetto è tutt'altro che irrilevante, soprattutto se si pensa alla funzione pubblica e ricreativa prevista dal Piano Regolatore per quest'area.

La sua posizione geografica ai margini della città ha determinato gli usi passati e presenti di questo luogo (Figura 2). In origine, gli spazi avevano una destinazione prettamente rurale: i vasti terreni e la presenza del torrente Stura incoraggiarono lo sviluppo di attività agricole, ancora visibili nella presenza di cascine storiche e del sistema di irrigazione (bealere). La dimensione rurale si è gradualmente persa con la comparsa di attività industriali e, in seguito, anche commerciali e terziarie (Laboratorio di ricerca storica sulla periferia urbana della zona nord-ovest di Torino 2001): ancora oggi, un numero elevato di fabbriche, concessionarie e attività di servizio alla produzione e all'impresa sono presenti nell'area. Inoltre, l'abbandono dei terreni ad uso agricolo è stato inevitabile a causa dell'ingente inquinamento dei suoli provocato dalla presenza di industrie pesanti e dello smaltimento abusivo di rifiuti industriali ed edili⁹.

2.2 Potenzialità dell'area e quadro normativo

Negli ultimi anni, la pubblica amministrazione ha espresso un interesse nei confronti dell'area di Basse di Stura sia per le intrinseche potenzialità naturalistiche di questo sito sia per la sua posizione strategica. Al confine con i comuni di Venaria Reale, Borgaro Torinese e Settimo Torinese, l'area gioca un ruolo fondamentale all'interno di una serie di iniziative promosse dalle autorità locali nell'ambito delle strategie sulle infrastrutture verdi-blu, che mirano a creare nuove aree verdi al fine di collegare e rafforzare quelle esistenti, anche attraverso un sistema connesso di piste ciclabili a larga scala¹⁰. Un'altra occasione per Basse di Stura è legata al progetto infrastrutturale della seconda linea della metropolitana di Torino (Comune di Torino – Divisione Infrastrutture e Mobilità 2008).

Nel Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC), l'area della Basse di Stura è designata, quasi nella sua interezza, come parco urbano e fluviale (P17). Per tale destinazione, il piano prevede una capacità edificatoria, seppur minima (tra lo 0,01 e lo 0,10 m²/m²) da trasferire all'esterno dei sub-ambiti che la definiscono. Nonostante questa residua capacità edificatoria, nessuna operazione è mai stata avviata, per due ragioni principali: l'alto livello di contaminazione dei suoli, che richiederebbe da parte dei proprietari ingenti costi di bonifica, e i limiti prescritti dal Piano d'Assetto Idrogeologico (PAI), che impediscono di fatto l'edificabilità in un'ampia porzione del sito. Oltre al PRGC, che rappresenta sicuramente la fonte principale per comprendere la maggior parte delle dinamiche e le visioni future previste

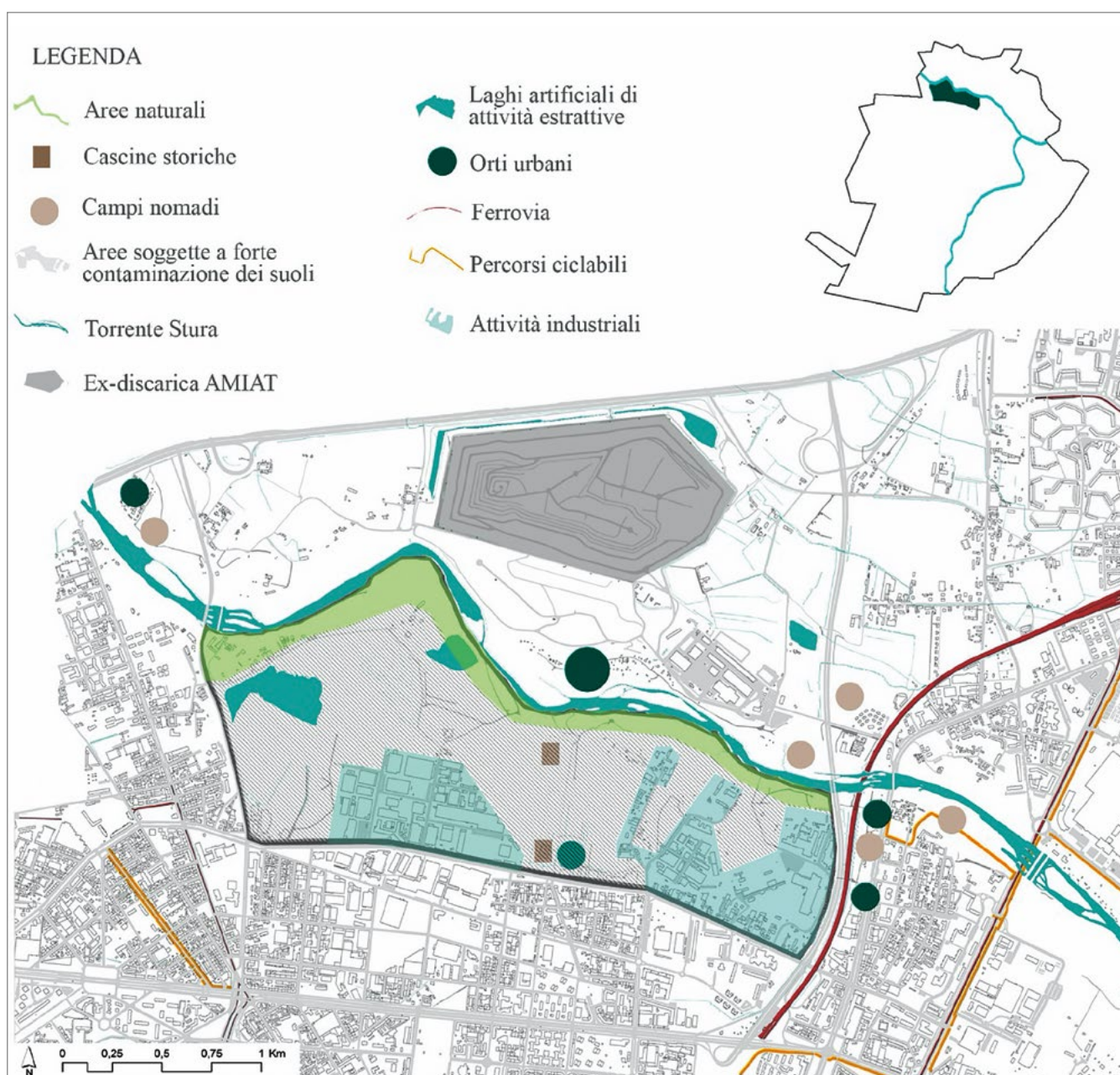


Figura 2. Elementi caratterizzanti dell'area di Basse di Stura.

per quest'area, esistono ulteriori strumenti urbanistici che occorre considerare per un'analisi completa del sito:

- il Piano Territoriale Regionale (PTR) che prevede una trasformazione del sito in chiave produttiva e terziaria avanzata;
- il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) per un'integrazione con il progetto Corona Verde già precedentemente menzionato;
- il Piano d'Area della Fascia Fluviale del Po;
- il Piano d'Assetto Idrogeologico (PAI) per i limiti di edificabilità dell'area.

A causa del rilevante inquinamento dei suoli dell'area della Basse di Stura, è stato inoltre redatto un piano complessivo specifico per l'intera area, il Piano Esecutivo di Recupero Ambientale (P.E.R.A.) (Comune di Torino 2003), per promuovere azioni di riqualificazione, bonifica e recupero ambientale dell'area.

3. Un approccio multilivello

Come precedentemente accennato, questo contributo propone l'utilizzo di una metodologia multilivello per supportare il processo decisionale e la costruzione di scenari per la complessa trasformazione dell'area di Basse di Stura (Figura 3). La prima fase dell'analisi, denominata definizione del problema, è dedicata alla strutturazione, definizione delle criticità, delle potenzialità e degli elementi di incertezza, attraverso lo sviluppo di un'analisi SWOT e una Stakeholders Analysis. La seconda fase sfrutta gli elementi identificati nella prima fase per definire dei possibili e coerenti scenari per il progetto di trasformazione del sito.

3.1 Analisi SWOT

L'analisi SWOT è uno strumento in grado di supportare i problemi di scelta in modo strutturale e razionale durante il processo decisionale. Questa tecnica consente di individuare i punti di forza, le debolezze, le opportunità e le minacce dell'oggetto di indagine. Grazie a questo approccio, è infatti possibile evidenziare le principali caratteristiche interne ed esterne e sviluppare strategie coerenti rispetto al reale contesto

di analisi. Le Figure 4 e 5 illustrano l'Analisi SWOT applicata al caso in esame, distinguendo le diverse componenti proprie del caso di studio, suddivise in elementi naturali e antropici, facilitando così la costruzione di scenari nella fase successiva.

3.2 Analisi degli stakeholder

Per poter guidare il processo decisionale e anticipare le possibili conseguenze del progetto di trasformazione, una parte molto importante del modello di valutazione fa riferimento all'analisi degli attori coinvolti, ossia coloro che contribuiscono o potrebbero contribuire allo sviluppo del processo, considerando le diverse prospettive che portano in campo e i diversi comportamenti da adottare¹¹. Tra i diversi approcci per lo sviluppo di un'analisi degli *stakeholder*, è stata adottata la cosiddetta Social Network Analysis¹², particolarmente adatta a evidenziare le influenze e interrelazioni tra gli stakeholder grazie alla rappresentazione e allo studio della rete strutturata in nodi, che rappresentano gli attori, e archi, che rappresentano le connessioni tra gli attori in termini di risorse scambiate (Figura 6).

4. Scenari di trasformazione per Basse di Stura

Se si osserva l'area di Basse di Stura nella cornice più ampia dell'Area Metropolitana Torinese (AMT) – in particolare attraverso la spazializzazione dei dati che emergono dai più recenti studi sulla situazione socioeconomica e territoriale della città¹³ – essa appare come un tassello di una più ampia immagine della dismissione urbana, o quantomeno del sottoutilizzo di ampie aree urbanizzate, che assume un connotato geografico immediatamente riconoscibile. A valle dei grandi processi di riqualificazione delle aree ex industriali collocate all'interno della città, le "Spine", prevista dal PRGC del 1995 e ormai in buona parte avviata o conclusa, il problema riemerge oggi con connotati differenti soprattutto nelle aree poste in prossimità dei confini comunali; ovvero in quelle zone che per lungo tempo hanno rappresentato – dal punto di vista delle singole Amministrazioni locali – gli orizzonti di riferimento delle politiche territoriali, ma che oggi – nella cornice di riferimento della Città Metropolitana – possono essere utilmente reinserite in un unico disegno di grande scala e diventare occasione per innescare nuovi processi di riqualificazione e innovazione del territorio attraverso l'inserimento di nuove attività e di servizi a scala metropolitana.

È possibile in altre parole riconoscere, all'interno dell'area urbanizzata dell'AMT, una geografia alternativa, una sorta di città lineare, sviluppata a cavallo dell'inviluppo dei confini comunali, che condensa una parte significativa delle criticità territoriali dell'intera zona metropolitana e che per questa ragione, oltre che per nuove emergenti opportunità, quali ad esempio quelle offerte dai piani di sviluppo del trasporto pubblico locale, costituisce un laboratorio di sperimentazione di grande potenzialità. I connotati spaziali di queste aree sono spesso molto differenti rispetto ai



Figura 3. Struttura metodologica multilivello adottata per il caso di studio.



Figura 4. Analisi SWOT degli elementi antropici presenti nell'area di Basse di Stura.

casi di scuola della prima stagione del riuso post-industriale. Non si tratta in primo luogo, nella maggior parte dei casi, di singoli oggetti edilizi dotati di un'intrinseca qualità architettonica (come, per restare a Torino, sono stati gli esempi del Lingotto, delle Officine Grandi Riparazioni ecc.), ma si tratta tendenzialmente di manufatti ordinari, il cui presunto valore immobiliare è spesso ormai disallineato rispetto ad una reale capacità di intercettare una domanda di mercato. Si tratta in secondo luogo di aree in cui l'ampiezza dei fenomeni di infrastrutturazione, artificializzazione e inquinamento del suolo costituiscono spesso il vero fattore ostacolo all'avvio delle trasformazioni, soprattutto per i costi derivanti dai necessari relativi processi di razionalizzazione, rinaturalizzazione, bonifica.

A partire da questa situazione la costruzione degli scenari di trasformazione per l'area ha seguito programmaticamente strategie molto differenti, sia dal punto di vista dei *driver* della trasformazione e dei diversi mix di destinazioni d'uso prevalenti, sia per quanto riguarda le scelte morfologico-insediative. Avendo lo studio uno scopo esplorativo si è ritenuto cioè utile sondare, attraverso lo strumento del progetto destini anche radicalmente differenti, in modo tale da far emergere limiti e potenzialità di ogni strategia e da legare ogni scenario ad una diversa configurazione del quadro attuativo.

In particolare, tenendo presente i risultati della *stakeholder analysis* (Figura 6), si osserva facilmente che alcuni dei player più influenti (dal punto di vista economico, politico ecc.) tendono a collocarsi nella fascia di minor interesse per la trasformazione, mentre alcuni dei soggetti con minor potere di intervento rappresentano realtà potenzialmente molto più interessate al processo di rigenerazione urbana. In una situazione di questo tipo è parso corretto immaginare scenari alternativi in cui a variare non fossero soltanto i pesi e le distribuzioni degli stakeholder, ma anche gli stessi obiettivi posti alla base della trasformazione. Si è lavorato quindi sostanzialmente su 3 ipotesi alternative, che possono essere ricondotte ai modelli: dell'urban *infill*¹⁴ ovvero del lavoro



Figura 5. Analisi SWOT degli elementi naturalistici presenti nell'area di Basse di Stura.

sui vuoti interstiziali presenti tra (e in alcuni casi addirittura sopra) gli oggetti con saldi minimi tra nuova costruzione e demolizione; dello *shrinkage*¹⁵ ovvero della contrazione dell'urbanizzato, per consentire la rinaturalizzazione di ampie porzioni di suolo; e di una limitata densificazione, in grado di fornire una plusvalenza indirizzata alla realizzazione delle necessarie bonifiche (Figura 7).

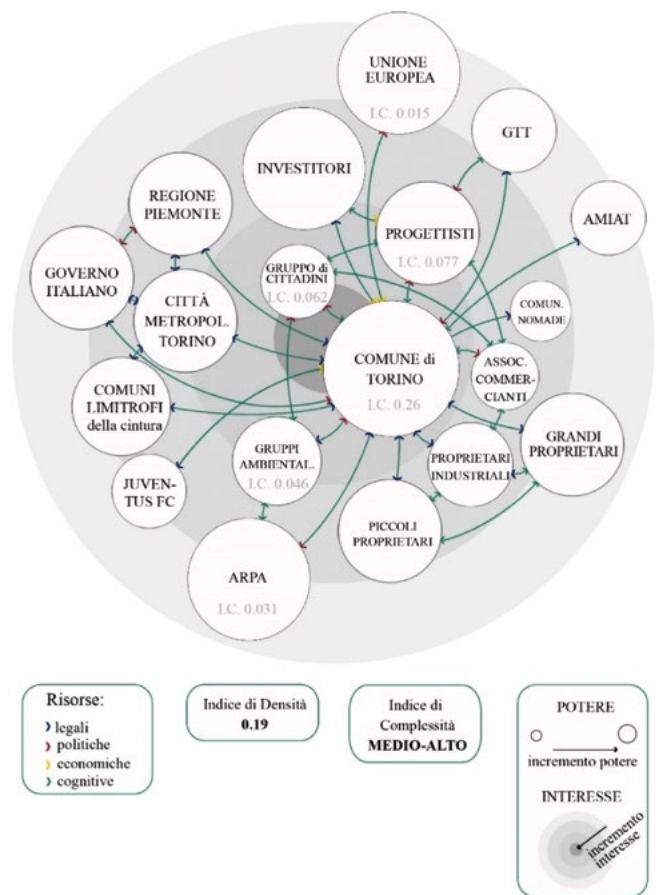


Figura 6. Mappa degli stakeholder per il caso di studio di Basse di Stura.

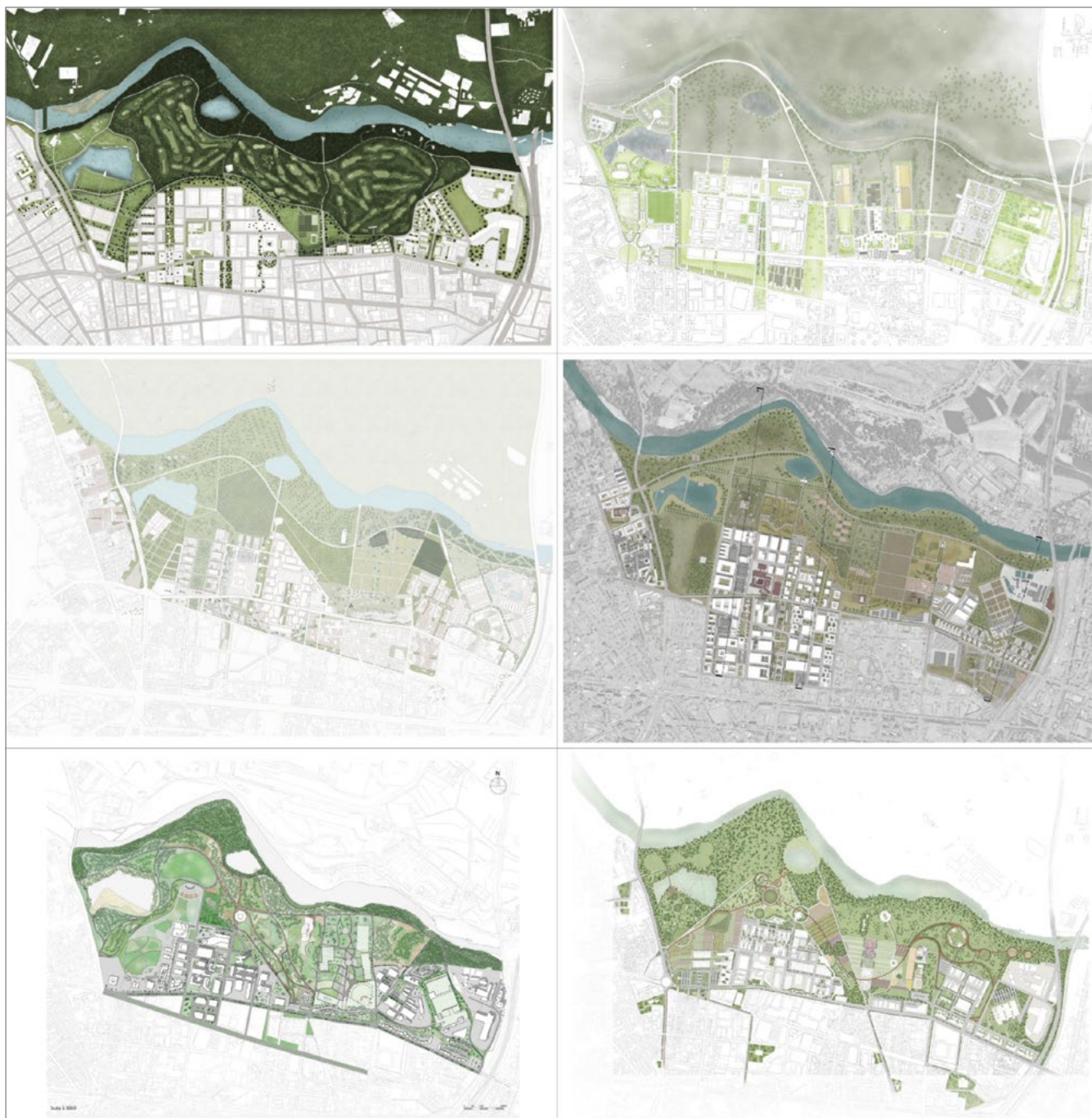


Figura 7. Scenari di trasformazione per l'area di Basse di Stura. Gli scenari di masterplan sono stati sviluppati nell'ambito dell'atelier di Progetto ed Economia Urbana presso la Laurea Magistrale in "Architettura Costruzione e Città" del Politecnico di Torino (docenti: M. Berta, M. Bottero, M. Comba e A. Vigetti, a.a. 2017/2018, 2018/2019).

Tutte le ipotesi, a prescindere dalla strategia seguita, hanno dovuto necessariamente assumere come condizione necessaria le prescrizioni del Piano di Assetto Idrogeologico, rimuovendo le funzioni attualmente presenti nelle aree esondabili, e hanno dovuto confrontarsi – seppur con modalità critica – con le indicazioni del vigente PRGC.

5. Conclusioni e prospettive future

La riconversione di aree industriali e il riuso di edifici produttivi offrono importanti occasioni per uno sviluppo della

città in chiave sostenibile; attraverso il recupero fisico dei fabbricati e la creazione di rilevanti opportunità dal punto di vista del contenimento del consumo di suolo e del coinvolgimento di diversi attori e gruppi sociali, si stimolano così politiche urbane di carattere innovativo.

Lo studio presentato ha sviluppato una lettura della rigenerazione dell'area di Basse di Stura a Torino secondo le diverse dimensioni del problema e aperta alle varie prospettive in gioco. L'utilizzo combinato dell'Analisi SWOT e dell'Analisi degli Stakeholder ha permesso di considerare

simultaneamente le diverse questioni poste dalla trasformazione, garantendo una solida base per la definizione di scenari possibili per l'area.

Ulteriori sviluppi del lavoro potranno riguardare la comparazione tra le visioni alternative che i diversi scenari propongono; è tuttavia possibile sottolineare che i risultati, al netto delle diverse scelte relative al mix funzionale, alle modalità distributive dell'area ecc., mostrano significativamente la presenza di una forma urbana latente, inscritta nell'infrastrutturazione del luogo, che - seppur difficilmente rilevabile nella confusa situazione attuale - risulta invece ancora estremamente efficace nel governare il funzionamento dell'area e nell'indirizzare le scelte trasformative, sia dal punto di vista delle aree urbanizzate sia per quanto riguarda le zone a parco. La presenza di "zolle" urbanizzate che dalla città si protendono verso l'area fluviale è un carattere fondamentale di quest'area, che ne costituisce la matrice insediativa naturale e quasi una sorta di «progetto implicito»¹⁶, che rappresenta il principale denominatore comune morfologico delle diverse strategie.

Ringraziamenti

Parte del lavoro illustrato nel presente documento è stato sviluppato all'interno del progetto di ricerca dal titolo VALIUM (Valutazione per la gestione urbana integrata) che è stato supportato dal Dipartimento Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio del Politecnico di Torino (call 2017-2018).

Note

¹ K. Kourtit, P. Nijkamp, *Big data dashboards as smart decision support tools for i-cities - An experiment on Stockholm*, in "Land use policy", 2018, 71:24-35. doi: 10.1016/j.landusepol.2017.10.019; M. Santangelo, S. Aru, A. Pollio, *Smart City. Ibridazioni, innovazioni e inerzie nelle città contemporanee*, Carocci, Roma 2013.

² A. Madanipour, *Public Space and the Challenges of Urban Transformation in Europe*, Routledge, London 2013.

³ P. Lecroart, *Large-Scale Urban Development Projects in Europe. Drivers of Change in City Regions*, Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2007.

⁴ L'articolo rappresenta una versione estesa del contributo di M. Bottero, C. Caprioli, M. Berta, *Urban problems and patterns of*

change: The analysis of a downgraded industrial area in Turin, in *Green Energy and Technology*, 2020, pp. 385-401.

⁵ D. Guyadeen, M. Seasons, *Evaluation Theory and Practice: Comparing Program Evaluation and Evaluation in Planning*, J. Plan. Educ. Res., 2018.

⁶ E.R. Alexander, *Evaluations and Rationalities: Reasoning with Values in Planning*, in Id., *Evaluation in Planning: Evolution and Prospects*, Ashgate Publishing, Aldershot 2006, pp. 39-52.

⁷ M. Bottero, I.M. Lami, P. Lombardi, *Analytic Network Process. La valutazione di scenari di trasformazione urbana*, Alinea, Firenze 2007.

⁸ P.S. Brandon, P. Lombardi, *Evaluating Sustainable Development in the Built Environment*, Wiley-Blackwell, London 2010.

⁹ Fino al 2013, l'area era annoverata, per i suoi alti rischi per l'ambiente e la salute e ai fini della bonifica, tra i siti di interesse nazionale (SIN = *Sito di Interesse Nazionale*) del Ministero dell'Ambiente e del Mare. Le principali ragioni che hanno contribuito all'inclusione dell'area in questa lista sono l'estensione, la rilevanza ambientale, la vicinanza a un contesto residenziale ad alta densità, l'elevato livello di contaminazione dei suoli, la vulnerabilità delle acque sotterranee e del corso d'acqua. Seppur le condizioni del sito siano rimaste essenzialmente invariate, dopo il 2013 la competenza amministrativa dell'area è passata, prima, alla Regione Piemonte e poi al Comune di Torino. Fonte: Arpa Piemonte, 2011.

¹⁰ Tra le più importanti iniziative nel contesto delle infrastrutture verdi-blu promosse a livello locale è possibile menzionare i progetti *Tangenziale Verde*, *Torino Città d'Acque* e *Corona Verde*. Tali progetti sono finalizzati alla riqualificazione ambientale di ampie porzioni del territorio intercomunale e alla valorizzazione dei corsi d'acqua presenti.

¹¹ B. Dente, *Understanding Policy Decisions*, in *SpringerBriefs in Applied Sciences and Technology*, Springer International Publishing, Cham 2014, pp. 1-27.

¹² B. Marin, R. Mayntz, *Policy Networks: Empirical Evidence and Theoretical Considerations*, Campus Verlag, Frankfurt 1991; R.A.W. Rhodes, *Understanding Governance: Policy Networks, Governance, Reflexivity and Accountability*, Open University Press, Buckingham-Philadelphia 1998, doi: 10.1111/1467-9299.00107.

¹³ *Ventesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino*, Centro Einaudi, Torino 2019.

¹⁴ J.W.R. Whitehead, P.J. Larkham, *Urban Landscapes: International Perspective*, Routledge, London 1992.

¹⁵ D. Reckien, C. Martinez-Fernandez, *Why do cities shrink?*, in «European planning studies», n. 19(8), 2011, pp. 1375-1397.

¹⁶ G. Dematteis, *Progetto implicito: il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, FrancoAngeli, Milano 1995.

Quando la rigenerazione genera spazi ibridi

When urban regeneration creates hybrid spaces

NADIA CARUSO

Nadia Caruso, ricercatrice a tempo determinato in Urbanistica, Politecnico di Torino, DIST.

nadia.caruso@polito.it

Abstract

Il termine rigenerazione urbana è stato declinato nel corso degli anni con diverse accezioni, alternando definizioni più chiare a approcci più confusi che spesso enfatizzano retoriche proprie dell'agire in ambito urbano. Emerge con chiarezza, nello scenario attuale, come la trasformazione di aree vuote (*brownfield* o altra tipologia) sia ormai lontana dalla rigenerazione esplorata e attuata negli anni novanta del XX secolo (l'approccio integrato e la stagione dei programmi complessi) e come invece si concretizzi sempre più come una mera operazione di trasformazione fisica, che punta a massimizzare i profitti. Questa tendenza è riscontrabile in diversi contesti urbani europei e italiani. L'articolo mette in luce, attraverso la descrizione di alcune esperienze, come la svolta neoliberale nelle trasformazioni urbanistiche sia attualmente la dinamica principale, portata avanti da attori pubblici e privati, in contesti territoriali differenti.

The term urban regeneration has been used with different meanings during the time: it moves between clear definitions to more obscure approaches, which emphasise rhetorics of the urban actions. In the current scenario, the development of vacant areas (brownfields or other types) is clearly far from the regeneration explored and implemented in the 90s (integrated approach and the complex programmes' season in Italy). Today the urban action is instead closer to a physical transformation, aiming to maximise the economic profits. This trend is recognized in various European and Italian urban contexts. This paper highlights the neoliberal turn in urban changes through the description of some experiences, this turn is becoming the main trend followed by public and private actors in different territorial contexts.

Le aree urbane sono segnate da spazi inutilizzati o abbandonati (vuoti urbani o aree dismesse), che divengono spesso criticità per la loro gestione ed eventuale riutilizzo. Le attività umane, più o meno intense, cessano a causa di cambiamenti strutturali (spesso transizioni socio-economiche) o per situazioni contingenti legate a specificità locali, lasciando spazi vuoti e aprendo così la strada a usi informali, a forme di precarietà, fino ad accogliere casi di disagio sociale. I vuoti urbani sono da sempre oggetto di interventi di trasformazione urbana, sono aree, che a seconda della loro localizzazione e caratteristiche, risultano più o meno ambite dagli attori che intervengono sulla città. Le diverse transizioni economiche hanno portato allo scoperto vaste aree da trasformare¹, su cui i piani urbanistici, le amministrazioni pubbliche e gli attori privati hanno sperimentato modelli abitativi, usi terziari o secondari. L'alternativa alla trasformazione è spesso l'inazione, il perdurare di una condizione di attesa e abbandono allo stesso tempo.

Il termine rigenerazione urbana è stato utilizzato in molte occasioni proprio come narrazione positiva, per mostrare come il progetto di trasformazione sia in grado di rilanciare un'area degradata o abbandonata da anni. L'ambiguità di questo concetto², che lo ha reso un evergreen nei dibattiti sulla città, può essere riscontrata anche ripercorrendo il suo adattamento nel corso del tempo a temi e situazioni differenti. Peter Roberts³, per esempio, ne analizza l'evoluzione nel contesto inglese, mettendo in evidenza cambiamenti e ruoli degli attori nel corso dei diversi decenni. Con il termine rigenerazione urbana però non si intende solo la mera trasformazione fisica, ma un intervento più complesso. Infatti, la definizione di rigenerazione urbana quale politica urbana è di «una visione e azione comprensiva ed integrata, che cerca di risolvere problemi urbani e innescare un cambiamento duraturo nelle condizioni economiche, fisiche, sociali e ambientali di un'area, (che è oggetto di cambiamento o offre opportunità di miglioramento)»⁴. Se questa definizione può essere considerata alla base delle politiche urbane portate avanti in Italia a cavallo degli anni '90-2000 (e promosse dall'Unione Europea con alcune delle sue iniziative comunitarie), il dibattito successivo l'ha spesso associata ad altri termini più di moda come innovazione sociale, resilienza, rigenerazione verde ecc., confermandone l'ambiguità e svuotando il termine di quel riferimento all'approccio integrato e all'intervento multidimensionale, che non sia solo fisico. Il cambiamento nelle politiche urbane e l'abbandono di questo approccio sono strettamente collegati alla trasformazione delle politiche pubbliche, al taglio degli investimenti e delle risorse per welfare e servizi⁵, alla crisi economico-finanziaria e alle politiche di austerità⁶. Due sono le svolte più significative nelle modalità di azione nella città: il ricorso, sempre maggiore, all'investimento privato per supportare l'azione pubblica (innescando un rapporto di dipendenza del pubblico)⁷ e, conseguentemente, la necessità di una maggiore contrattazione e flessibilità nella distribuzione e gestione dei beni e servizi pubblici⁸. Il paradigma economico neoliberale ci permette di collegare questi fenomeni dal punto di vista concettuale. Alla scala locale, questi cambiamenti hanno modificato le politiche urbane portando ad una maggiore rilevanza degli interventi top-down, a un ruolo preminente delle regole del mercato e allo spostamento del riferimento spaziale verso la dimensione urbana o metropolitana (soprattutto verso la ricerca di una maggiore competitività territoriale).

Se la politica urbana diviene neoliberale, come viene analizzato da Swyngedouw, Moulaert e Rodriguez⁹ con esempi puntuali, emerge la stretta relazione delle logiche di mercato (e di potere nell'arena urbana) con un intervento urbano che procede per grandi progetti, e che rischia di "dimenticare" tutte le altre dimensioni tipiche di quello che potrebbe essere invece un intervento integrato. La rivitalizzazione urbana, come strumento di attrazione degli investimenti e competitività, è una modalità ampiamente applicata, che si scontra con la retorica della rigenerazione.

In linea con i presupposti della ricerca *Untitled*, la lettura degli spazi ibridi attraverso il concetto di rigenerazione urbana permette quindi di prendere in esame fasi diverse dell'agire urbano, ma anche ambiti molto complessi da trasformare. L'ibrido non è quindi solo l'oggetto dell'azione, ma in alcuni, molti, casi è anche il risultato di una trasformazione urbanistica.

1. Nuovi significati per la rigenerazione

Nello scenario italiano la rigenerazione urbana è stata ampiamente studiata con la lettura e l'analisi delle pratiche, dei programmi complessi, delle diverse modalità di azione integrata applicata a città grandi, medie e piccole¹⁰. La lettura delle esperienze ha costituito un cospicuo filone di studi che ha analizzato i diversi caratteri dei programmi complessi e le sue diverse famiglie e ramificazioni regionali.

Con la fine di questa stagione in Italia e la chiusura dell'iniziativa Urban a livello europeo, però, il tema della rigenerazione urbana è andato modificandosi e in alcuni casi "annacquandosi". Dopo una stasi durata alcuni anni, nel corso di questo decennio (2010), si è tornati a parlare di rigenerazione urbana nel dibattito tecnico/politico, alcuni esempi sono costituiti da:

- l'AUDIS (Associazione Aree Urbane Dismesse), che propone un documento programmatico (2014) che utilizza la rigenerazione per rinnovare il sistema di pianificazione italiano ("dai piani regolatori ai piani di rigenerazione"), un'attenzione per la crescita zero e un registro dei siti contaminati e dismessi¹¹;
- l'INU (Istituto Nazionale di Urbanistica), che, nel 2017, fa un tentativo analogo, chiedendo di attivare un fondo ordinario per programmi di rigenerazione che si occupino di aree di "disagio urbano", quali anche il rischio sismico o idraulico e ambiti con alta domanda abitativa¹².

Da un lato questi documenti di proposte fanno emergere la necessità (spiccatamente italiana) di un rinnovamento della pianificazione e di rilancio nelle forme e negli strumenti di azione urbana, dall'altro auspicano un utilizzo della rigenerazione come chiave per affrontare temi e problematiche molto diverse.

L'attenzione per le periferie e per gli ambiti urbani considerati più degradati emerge ancora anche da altre sperimentazioni¹³. Una di queste ha larga copertura mediatica ed entra nel dibattito nazionale come modalità innovativa di lavoro sulla città. Nel gennaio 2014 il senatore Renzo Piano decide di utilizzare il suo compenso da senatore per finanziare dei giovani professionisti (gruppo G124) che si occupino di attivare delle azioni di "rammendo urbano" nelle periferie di alcune grandi città italiane¹⁴. L'operazione cerca di far leva sulla necessità di intervenire sulle città italiane, ma dà luogo nel corso del primo anno a piccoli inserimenti di arredo urbano, più o meno autoprodotti, senza nessuna logica di integrazione con gli interventi fisici o sociali già in essere (né

con le caratteristiche del quartiere e men che meno con gli strumenti di pianificazione ordinaria)¹⁵.

A questo ritorno di interesse per la rigenerazione e le periferie, si accompagna la retorica politica di diversi schieramenti a livello nazionale e locale, che cercano di riportare la periferia nel dibattito politico, complici gli interessi elettorali. L'unico provvedimento nazionale però viene promosso nel 2016: lo Stato italiano (Governo Renzi) approva il "Piano Periferie", bando per comuni e città metropolitane con l'obiettivo di riqualificare le aree periferiche degradate. Un piano che pare riportare alla memoria vecchi strumenti come PRU, PRIU o Contratti di quartiere, ma che per le sue stesse caratteristiche si dimostra invece un blando tentativo. 120 progetti selezionati in tutta Italia, interventi cantierabili per la richiesta stessa del bando. Poche amministrazioni sono riuscite, nel corso di un'estate (queste le tempistiche per la candidatura), a proporre una vera strategia complessa e multi-disciplinare. La maggior parte ha raccolto nella proposta tutte le possibili opere (già definite e progettate) che attendevano un finanziamento nei diversi settori della macchina amministrativa. Emerge ancora la perdita (o l'assenza) di capacità tecniche e politiche nell'affrontare i problemi della città attuale, con strumenti che non escono dalla logica episodica.

2. Effetti delle politiche urbane neoliberali

In presenza di un dibattito debole, condizionato dall'assenza di risorse, l'azione sulla città prende due strade parallele, entrambe frutto del neoliberismo e delle politiche di austerità. Da un lato si trovano sperimentazioni su singoli edifici con un mix variegato di attori, dall'altro gli interessi economici dominanti si leggono nettamente nelle trasformazioni di vaste aree urbane.

La prima dinamica è quella che negli ultimi anni ha visto il coinvolgimento di fondazioni bancarie, fondi di investimento, terzo settore, incubatori sociali e consulenti: la trasformazione di immobili dismessi, pubblici o para-pubblici. È un patrimonio in disuso, esito dei tagli agli enti locali, ai sistemi e agli enti di welfare, alle strutture militari. Sono numerosi gli immobili che in ogni città italiana rimangono vacanti e senza le risorse per la manutenzione, sui quali spesso vengono lanciati bandi e operazioni per innescare innovazione sociale¹⁶. Questi interventi, spesso associati a una narrazione sulla gestione dei beni pubblici, permettono di attivare servizi e spazi ormai impossibili da finanziare con risorse pubbliche, elemento che ne determina però il carattere fortemente episodico.

Confrontando queste esperienze con la stagione della rigenerazione urbana, si riscontra un allargamento nella platea degli attori, ma una scarsa capacità delle istituzioni pubbliche nel guidare queste sperimentazioni. Esito evidente del minore coinvolgimento finanziario del pubblico, ma anche del carattere residuale di queste pratiche, che non rientrano (a parte rari casi) in strategie urbane più ampie e non sono scalari.

Le trasformazioni urbane top-down di vaste zone dismesse costituiscono l'altro lato della medaglia degli interventi sulla

città contemporanea. Non sono modalità di azione nuove, ma nei loro caratteri mostrano i segni del neoliberismo. Infatti, la trasformazione urbana avviene per sua stessa natura per parti, ma il grado di coerenza con la città consolidata, l'integrazione con strategie e piani a scala cittadina (o metropolitana) e il coinvolgimento della popolazione segnano la modalità di azione. Diversi sono gli esempi in Italia: le "Spine" torinesi, gli scali ferroviari milanesi, le grandi caserme, le aree industriali portuali ecc. Di seguito vengono però presentati due casi esteri che, con caratteri differenti, evidenziano una dinamica globale nelle trasformazioni urbane e permettono di cogliere il ciclo di un grande progetto, dagli albori, passando attraverso la crisi, ad una sorta di conclusione.

Una trasformazione urbana di lungo respiro è quella del progetto 22@ di Barcellona¹⁷. Alla fine degli anni novanta l'amministrazione cittadina decise di portare avanti la riconversione di un'ampia parte della città consolidata, nel tentativo di rilanciare il tessuto economico e imprenditoriale (cercando di creare un *innovation district*), rinnovare le infrastrutture, migliorare il costruito inserendo architetture di pregio e *landmark*. Su un'area industriale di più di 198 ettari, la forte *leadership* pubblica iniziale non è sufficiente a superare le difficoltà economiche nazionali e internazionali e si scontra con diversi problemi nel corso del tempo: l'incongruenza di alcune scelte progettuali, ritardi, l'opposizione dei residenti dell'area, l'arrivo della crisi economica, il forte cambiamento politico a livello locale. Ciò nonostante, la trasformazione prosegue per quasi 30 anni, arrivando ai giorni nostri molto diversa da come era stata proposta, ma quasi completata. L'investimento finanziario globale ha fatto "atterrare" grandi investitori (i.e. Google e gruppi finanziari) e hotel, l'investimento locale ha permesso lo spostamento nell'area di aziende dell'area metropolitana e di alcune università, e ha garantito la realizzazione delle infrastrutture di trasporto. Pur descritto come un'esperienza di rigenerazione¹⁸, questo caso risulta quasi come un esclusivo intervento fisico ed economico (favorire l'insediamento di imprese nell'area). Si discosta solo l'ultimo tentativo dell'amministrazione (del gruppo *Podemos*), che dal 2017 ha attivato un processo partecipativo al fine di ascoltare le richieste dei residenti e di limitare alcuni "errori" iniziali ("Repensem el 22@")¹⁹.

Un processo di trasformazione, simile per durata, è stato quello dei Docklands di Dublino. L'area portuale e industriale di 526 ettari è stata oggetto di trasformazione sin dagli anni ottanta²⁰. La crisi economica, particolarmente impattante in Irlanda, ne ha determinato un arresto, ma dal 2013 la trasformazione urbana è stata rilanciata con un nuovo piano di sviluppo di alcune parti. Il modello irlandese, che ricalca in parte quello inglese, prevede incentivi fiscali specifici per attirare gli investimenti privati²¹. La capitale irlandese è una delle città europee dove l'impatto del neoliberismo è maggiore: l'autorità locale ha scarsi poteri e le decisioni sono nelle mani del governo nazionale. Nei Docklands il capitale finanziario internazionale è ben visibile: Google, Airbnb, Facebook e diverse



Quartiere Bon Pastor a Barcellona con una forte presenza di casas baratas, piccole abitazioni di 40 mq sorte negli anni '30 per rispondere al disagio abitativo, oggi parte del programma di rigenerazione chiamato Pla dels barris de Barcelona. Foto di Elena Pede, marzo 2018.

istituzioni finanziarie hanno la loro sede europea proprio in quest'area. L'importanza dell'investimento dei privati si legge nell'organizzazione spaziale: scarsi spazi e servizi pubblici, residenze di alto profilo e taglio delle risorse per le abitazioni sociali. L'approccio neoliberale di Dublino ai problemi urbani è leggibile anche nella gestione degli usi temporanei, sperimentati proprio per gestire i vuoti urbani. I *brownfield* e le aree di trasformazione sono rimaste inutilizzate e incompiute a seguito della crisi, dando luogo a iniziative culturali e spazi pubblici auto-gestiti e temporanei²². Accettati dalla pubblica amministrazione, sono stati utilizzati come strumenti di marketing urbano e poi velocemente cancellati non appena il mercato immobiliare è ripartito.

3. Riflessioni conclusive

Il ruolo del privato nelle trasformazioni appare sempre più forte e dirimente, lasciando l'attore pubblico in balia degli interessi privati e con scarse capacità di mediazione. La frammentazione delle pratiche emerge come uno dei caratteri più comuni confrontando diverse realtà urbane. Appare evidente la necessità di rinnovare e rilanciare la gestione del territorio e delle città con un approccio comprensivo, di fronte alla situazione di limitata risposta pubblica e all'iniziativa dei singoli (dei privati) verso una città che si

trasforma per parti, per singoli edifici. D'altra parte, gli spazi che non vengono ritenuti utili dal privato restano bloccati nella loro stasi, senza possibilità di rifunzionalizzazione.

Gli spazi ibridi sono quindi sia gli spazi vuoti e dismessi su cui i documenti programmatici e le politiche vorrebbero agire, sia i reali edifici su cui insistono piccole sperimentazioni o grandi progetti urbani. Le trasformazioni scardinano e rinnovano completamente questi siti, ma l'attenzione per i bisogni dei residenti è pressoché nulla nei grandi progetti urbani, mentre nelle sperimentazioni è affidata alle capacità del terzo settore. Anche gli esiti però possono dare luogo a forme di ibrido: vaste aree trasformate senza spazi pubblici (senza considerare le infrastrutture), scarsi servizi e esercizi commerciali di quartiere, con un disegno urbano basato sulla netta separazione delle funzioni (e dei promotori immobiliari che le hanno innescate), quasi un ritorno alla zonizzazione. Anche le sperimentazioni più virtuose, che ambiscono ad innescare innovazione sociale, hanno come principale criticità la sostenibilità temporale: quando la fondazione bancaria o il bando concluderà l'investimento come verrà mantenuta la funzione sociale auspicata? Tutti questi costituiscono gli effetti del ritiro dello stato, della legittimazione del privato come sostituto del pubblico e dell'approccio episodico alla città²³.

Note

- ¹ Un esempio è quello delle aree industriali dismesse, manifestazione del post-fordismo in quasi tutte le città.
- ² Silvia Saccomani, *Urban regeneration and crisis*, intervento presentato a EURA Conference *City lights Cities and citizens within/beyond/notwithstanding the crisis*, Torino, 16 giugno 2016.
- ³ Peter Roberts, *The evolution, definition and purpose of urban regeneration*, in Peter Roberts, Hugh Sykes, Rachel Granger, *Urban regeneration*, Sage, London 2017, pp. 9-36.
- ⁴ Traduzione dell'autrice, da *Ibid.*, p. 18.
- ⁵ Gordon MacLeod, *From Urban Entrepreneurialism to a "Revanchist City"? On the Spatial Injustices of Glasgow's Renaissance*, in «Antipode», n. 34, 3, 2002, pp. 602-624.
- ⁶ Konstantina Soureli, Elise Youn, *Urban Restructuring and the Crisis: A Symposium with Neil Brenner, John Friedmann, Margit Mayer, Allen J. Scott, and Edward W. Soja*, in «Critical Planning», n. 16, 2009, pp. 35-58.
- ⁷ Claudio De Magalhaes, Sonia Freire Trigo, *Contracting out publicness: The private management of the urban public realm and its implications*, in «Progress in Planning», n. 115, 2017, pp. 1-28.
- ⁸ Andrea Lippi, Theodore N. Tsekos, *Local Public Services in Times of Austerity Across Mediterranean Europe*, Springer, London 2019.
- ⁹ Eric Swyngedouw, Frank Moulaert, Arantxa Rodriguez, *Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the new urban policy*, in «Antipode», n. 34, 3, 2002, pp. 542-577.
- ¹⁰ Marco Cremaschi, *I programmi integrati: Opportunità e vincoli*, Formez-Donzelli, Roma 2001; Id., *Azioni locali e programmi integrati in Europa*, in Pier Carlo Palermo (a cura di), *Il programma Urban e l'innovazione delle politiche urbane. Il senso dell'esperienza: Interpretazioni e proposte*, FrancoAngeli-Diap, Milano 2002, pp. 41-50; Giuseppe Laino, *Il programma URBAN in Italia*, in «Archivio di studi urbani e regionali», n. 66, 1999, pp. 69-97; Liliana Padovani, *Il concetto di azione integrata*, in P.C. Palermo (a cura di), *Il programma Urban...* cit., pp. 66-87; Silvia Saccomani, *Programmi complessi: una rilettura delle esperienze*, in Regione Piemonte, *Valutare i programmi complessi*, L'Artistica, Savigliano 2004, pp. 15-38.
- ¹¹ AUDIS, *Documento di proposte per la rigenerazione urbana*, 16 maggio 2014, da http://audis.it/ricerca/audis_linee-d-azione-per-la-rigenerazione-urbana/.
- ¹² INU-Istituto Nazionale di Urbanistica, *Rigenerazione urbana. Le 10 proposte dell'INU. 4 strumenti, 4 riforme, 1 sperimentazione, 1 azione di sistema*, novembre 2017, recuperato da http://www.inu.it/wp-content/uploads/10_proposte_INU.pdf.
- ¹³ Francesco Indovina, *Il ritorno delle periferie*, in «Archivio di Studi urbani e regionali», n. 112, 2015, pp. 5-10.
- ¹⁴ Renzo Piano, *Il rammendo delle periferie*, in «Il Sole-24 Ore», 26 gennaio 2014, si veda la versione on-line al sito: <http://www.ilsole24ore.com/art/cultura/2014-06-18/il-rammendo-periferie-094517.shtml?uuiid=ABBYPHSB>.
- ¹⁵ Per ulteriori informazioni: <https://www.renzopianog124.com/> (ultimo accesso: 20/9/2019).
- ¹⁶ Avanzi Sostenibilità Per Azioni, *è make a cube, Immobili pubblici: Strategie di rigenerazione a fini sociali*, 2017, Recuperato da https://www.avanzi.org/wp-content/uploads/2017/03/Avanzi_RigenerazioneSpazi_web1.pdf
- ¹⁷ Oriol Molas, Martí Parellada, *22@: 10 years of economic transformation*, in «Revista Econòmica de Catalunya», n. 64, 2014, pp. 9-17; Francisco-Javier Monclús, *The Barcelona model: And an original formula? From 'reconstruction' to strategic urban projects (1979-2004)*, in «Planning perspectives», n. 18, 4, 2003, pp. 399-421; Arnault Morisson, *A Framework for Defining Innovation Districts-Case Study from 22@ Barcelona*, presentato a *Towards Sustainable Communities: International Conference on Urban Planning and Architectural Design for Sustainable Development*, ottobre 2017.
- ¹⁸ Montserrat Pareja-Eastaway, Josep Miquel Piqué, *Urban regeneration and the creative knowledge economy: The case of 22@ in Barcelona*, in «Journal of Urban Regeneration & Renewal», n. 4, 4, 2011, pp. 319-327.
- ¹⁹ Questa iniziativa viene portata avanti dal governo locale (sindaca Ada Colau), al fine di contrastare alcune delle criticità emerse a valle di 15 di interventi e degli impatti della crisi economica. Con un'operazione di apertura e partecipazione, questo programma di interventi è stato elaborato da diversi tavoli di concertazione dal 2017, ma non è ancora possibile valutarne gli effetti.
- ²⁰ Niamh Moore, *Rejuvenating docklands: The Irish context*, in «Irish Geography», n. 32, 2, 1999, pp. 135-149; Id., *From indigenous industry to foreign finance: The changing face of Dublin Docklands*, in «Land Use Policy», n. 19, 4, 2002, pp. 325-331; Niamh Moore-Cherry, Ignazio Vinci, *Urban regeneration and economic crisis: Past development and future challenges in Dublin, Ireland*, in «Planum. The Journal of Urbanism», n. 25, 2/2012, pp. 1-16.
- ²¹ Brendan Williams, *Fiscal incentives and urban regeneration in Dublin 1986-2005*, in «Journal of Property Investment & Finance», n. 24, 6, 2006, pp. 542-558.
- ²² Cian O'Callaghan, Cesare Di Felicianantonio, Michael Byrne, *Governing urban vacancy in post-crash Dublin: Contested property and alternative social projects*, in «Urban Geography», n. 39, 6, 2017, pp. 1--24; Cian O'Callaghan, Philip Lawton, *Temporary solutions? Vacant space policy and strategies for re-use in Dublin*, in «Irish Geography», n. 48, 1, 2016, pp. 69-87.
- ²³ L'articolo è in parte esito della ricerca URBANISM, finanziata con il sostegno del Politecnico di Torino e della Compagnia di San Paolo nell'ambito dell'iniziativa "Mettili in rete la tua idea di ricerca".

Il ruolo dello spazio ibrido nelle città europee

The role of hybrid spaces in European cities

ALESSANDRO DELLADIO

Abstract

Le città sono da sempre caratterizzate dalla presenza di spazi urbani costruiti e definiti sulla base della funzione che essi assumono nel contesto in cui si trovano. Lo svuotamento e l'abbandono di alcune aree avvia una serie di processi di rifunzionalizzazione e ripensamento che inevitabilmente ne modificano, o ne definiscono per la prima volta, il loro ruolo all'interno della città. Attraverso una lettura trasversale di cinque aree urbane europee, l'articolo pone l'attenzione sull'intreccio di funzioni e identità che ciascuno di questi spazi assume nel tempo.

Cities have always been characterized by the presence of urban spaces whose function is assumed by the urban context in which they are located. The abandonment of some of these areas, triggers a series of processes of re-functionalisation and transformation that inevitably change, or define for the first time, their role within the city. Through a cross reading of five European urban areas, the article focuses on the combination of functions and identities that each of these spaces assumes over time.

Alessandro Delladio, assegnista di ricerca presso il Politecnico di Torino, DIST.

alessandro.delladio@polito.it

Introduzione

Questo articolo nasce all'interno del progetto di ricerca *Untitled* del dipartimento DIST del Politecnico di Torino¹ e a seguito di una esperienza di ricerca, mappatura e analisi di spazi ibridi (in termine di funzioni reali e/o percepite nel corso del tempo), svolta su cinque aree urbane europee: Łódź (Polonia), Lipsia (Germania), Bochum-Münster-Duisburg (Germania), Saint-Étienne (Francia) e Nantes (Francia). La scelta delle città esplorate e indagate si è basata su due importanti fattori: il primo è stato quello di ricercare sistemi urbani con un importante passato industriale che ne abbia caratterizzato lo sviluppo in maniera tale da poter essere comparate con la città di Torino (oggetto di analisi della seconda parte della ricerca *Untitled*); il secondo motivo è legato alla possibilità di avere un contatto con ricercatori che vivono e lavorano in queste città. La maggior parte degli spazi indagati fa parte di un patrimonio ereditato da uno o più momenti di crisi che le città hanno attraversato e che possono essere ricondotti a una natura di tipo economica, sociale, energetica, lavorativa. La tesi qui esposta è quindi quella di determinare il ruolo centrale che questi spazi assumono nelle dinamiche di trasformazione della città. Per fare questo, saranno presentati alcuni degli spazi indagati che accompagneranno l'articolo con una narrazione testuale e fotografica² dei singoli casi.

1. Che tipo di vuoto?

Se guardiamo alla letteratura sul tema degli spazi vuoti, ciò che emerge immediatamente è che la maggior parte delle pubblicazioni si riferisce ad uno specifico tipo di spazio o ad uno specifico gruppo di spazi vuoti (es. *brownfield*, *greenfield*, spazi residui ecc.)³ che non permette di avere una visione d'insieme e di leggere le relazioni che tutti questi spazi hanno tra loro. Anche i fattori che generano (e hanno generato) gli spazi liberi hanno interpretazioni diverse, ma tutti si riferiscono ad una definizione socioeconomica che riconosce come «gli spazi urbani vuoti sono parte integrante dei processi di sviluppo urbano e dei prodotti delle fluttuazioni temporali e spaziali inerenti al capitalismo»⁴. Fenomeni come la deindustrializzazione, il decentramento dei sistemi produttivi e il declino demografico sono il punto di partenza da cui si identificano la maggior parte degli spazi vuoti⁵. C'è chi, invece, trova nuove opportunità nelle città in declino e negli spazi inutilizzati risultanti da un declino economico. Questo nuovo «lusso del vuoto» sta attirando veri e propri «pionieri dello spazio»⁶ come artisti, artigiani, designer o chi si occupa delle nuove frontiere dell'industria dei media.

De Solà-Morales mette in evidenza la possibilità che i *terrains vagues*⁷, debbano essere trasformati e utilizzati, pronti ad essere modificati per costruire nuovi scenari all'interno

della città o semplicemente pronti ad accogliere altri usi, a volte lontani da rituali urbani consolidati. Partendo da questa concettualizzazione, Jonas e Rahmann definiscono i vuoti urbani come «un oggetto effimero, un sito – non solo uno spazio – ma anche un possibile futuro e una contro prospettiva per una città affidabile e ben strutturata»⁸. Questa definizione contribuisce a far emergere la doppia dimensione di questi spazi: la dimensione spaziale, da un lato, e quella temporale, dall'altro, considerando questi spazi come flessibili e adattabili. C'è però un'altra area di ricerca che considera gli spazi vuoti come «non riciclabili»⁹. Questi spazi non sono considerati riutilizzabili e, inoltre, la volontà di recuperarli a ogni costo è considerata in qualche modo eccessiva. È il caso, ad esempio, degli edifici i cui proprietari non hanno intenzione di investire nella loro ristrutturazione; ovvero spazi abbandonati o sottoutilizzati all'interno di quelle che possono essere definite aree marginali, cioè in quartieri situati al di fuori dei principali assi di sviluppo della città, o caratterizzati da poche o nessuna politica di sviluppo da parte di soggetti pubblici o privati. Rappresentativo di questa categoria è il caso delle *Wächterhäuser* («case in attesa») di Lipsia, edifici residenziali in attesa di venire demoliti o ristrutturati e affittati gratuitamente dall'associazione pubblica HausHalten con l'obbligo per gli inquilini di investire in quei lavori minimi per garantire l'abitabilità degli alloggi (Figura 1).



Figura 1. Lipsia: lo stacco netto tra un'abitazione rinnovata e una delle tante "Wächterhäuser" della città.

Il tentativo di superare alcune etichettature già proposte dalla letteratura per classificare questi spazi¹⁰ non ha il valore di disconoscere quelle specifiche categorizzazioni. Anzi, proprio partendo da questi assunti è possibile andare a proporre una lettura che riesca a far comunicare tra di loro ciascuno di questi spazi ibridi.

2. La centralità degli spazi ibridi

Partendo dai concetti di ciclo di vita urbano ipotizzati da Van der Berg et. al¹¹ e da Fielding¹², gli spazi abbandonati possono essere considerati come un'eredità naturale delle dinamiche che caratterizzano le fasi di declino della città¹³. Da qui, come suggerito da Németh e Langhorst¹⁴, la presenza di questi spazi testimonia che la città si trova in una specifica fase della sua vita, caratterizzata da un percorso ciclico in cui si susseguono produzione, crescita, perdita e contrazione. Esiste quindi una linea temporale dello spazio a cui si può fare riferimento in cui avviene un passaggio da un uso specifico e "centrale" dello spazio per lo sviluppo della città ad un luogo di rinascita dello spazio stesso passando per un periodo di apparente immobilismo, descrivendo quindi lo spazio come un processo caratterizzato da un proprio ciclo¹⁵.

Gli spazi a cui ci riferiamo sono aree ed edifici che fanno emergere in maniera più o meno evidente il cambio di utilizzo che hanno subito durante il loro ciclo di vita così come appena esposto. Sono spazi che subiscono delle variazioni del loro ruolo nello sviluppo della città, un cambio di funzione che è diretta proiezione dei paradigmi di centralità che caratterizzano e hanno caratterizzato lo sviluppo delle città e dei sistemi urbani. Non ci riferiamo direttamente alla centralità così come intesa dalle teorie dell'economia urbana (Christaller e Lösch in particolare) che considerano la città nel suo insieme. Quello che è utile evidenziare qui, invece, è la specifica funzione di attrattore urbano che questo spazio assume e conseguentemente perde nel tempo e che permette di considerare alcuni di questi spazi ibridi come centralità urbane.

I processi di urbanizzazione hanno fatto sì che le città si dotassero di nuove funzioni centrali per la loro quotidianità radicalmente diversi da quelli già esistenti e più radicati nel contesto urbano (come piazze, chiese, università, palazzi del governo ecc.). Fanno parte di queste nuove centralità i luoghi tipici dell'industrializzazione e quindi dell'affermazione di politiche economiche neoliberiste per cui i detentori di grandi capitali privati riescono ad affermarsi con un ruolo attivo nei processi di trasformazione urbana¹⁶. A differenza degli spazi che hanno un uso specifico e storicamente ben radicato nel tessuto urbano, questi nuovi spazi hanno un ciclo di vita più breve. Per cui eventi di grande impatto socio-economico che caratterizzano la contro-urbanizzazione¹⁷ quali la deindustrializzazione, la crisi economica o il cambiamento repentino dello stile di vita che caratterizza questi ultimi decenni, portano alla perdita di alcune funzioni e quindi anche all'abbandono di alcuni spazi simbolo della



Figura 2. Bochum: veduta dell'ex area industriale Opel interessata da demolizioni e bonifiche dei terreni.

città, lasciandoli in uno stato di abbandono. Così come è successo, ad esempio, per lo storico impianto produttivo della Opel a Bochum in Germania (Figura 2), 70 ettari di area industriale dismessi nel 2013 e, dopo alcune demolizioni e bonifiche dei terreni, ancora vuoti sebbene ci sia il progetto di trasformare l'area in un nuovo quartiere della città. Il fatto stesso di essere uno spazio inutilizzato e abbandonato, fa perdere quel ruolo di spazio centrale che ha assunto con il tempo proprio perché non viene più fisicamente utilizzato; ma se lo guardiamo da un'altra prospettiva lo rende assolutamente centrale nel dibattito pubblico per il suo destino, che può comprendere la sua rigenerazione e rifunzionalizzazione oppure la demolizione o ancora il suo mantenimento allo stato di luogo abbandonato. Da qui emerge il concetto, non del tutto secondario, che uno spazio apparentemente vuoto assume invece una propria funzione centrale nel favorire e stimolare un processo di costruzione di nuove idee utili allo sviluppo della città. In alcuni casi esposti successivamente, proprio la trasformazione di questi spazi è riuscita a dare un risalto e una spinta particolare al tessuto in cui si trovano.

3. Una visione comune per gli spazi ibridi europei

Se definiamo come centralità dello spazio la sua capacità, o meno, di attirare popolazione e il ruolo che questo ha nello sviluppo del contesto in cui si trova (e quindi della città stessa), questa componente dello spazio assumerà forme diverse durante il suo ciclo di vita. Non ci aspettiamo di avere una monofunzionalità dello spazio che lo caratterizzi in maniera continuativa e definitiva ma, soprattutto durante e in seguito alla fase di declino e abbandono, viceversa, lo spazio sarà definito da un intreccio di funzioni. Queste possono essere dettate sia dall'effettivo utilizzo che ne viene fatto, sia dalla percezione visiva che lo spazio mantiene o propone in un dato momento. Vi è quindi una questione di valorizzazione dell'eredità fisica e funzionale di questi spazi che in qualche maniera si amplifica nel momento in cui viene cambiato l'uso dello spazio rispetto a quello previsto

originariamente. Secondo questa enfattizzazione dello spazio ibrido, sono state definite sei possibili chiavi di lettura della centralità funzionale:

- *cultura*: lo spazio ibrido “culturale” definisce la cultura come “contenuto per contenitori”, spesso come luogo di protesta, di rivendicazione, come spettacolo urbano;
- *tempo libero*: gli spazi appartenenti a questo gruppo rappresentano anche la (nuova?) frontiera del tempo libero, dove quest’ultimo si inserisce perfettamente nello spazio ibrido e non viceversa. Un modo di svagarsi quasi “post-apocalittico”, che è possibile fare anche in spazi che avevano altre funzioni di cui rimane testimonianza visiva grazie al mantenimento di attrezzature ed edifici legati alla funzione originale;
- *abitare*: l’abitare, declinato in modo più ampio e non solo in relazione all’abitazione in quanto tale, è uno spazio che funge da anello di congiunzione tra spazi che cambiano. La tensione tra i diversi usi è comunque visibile quando questi spazi non riescono a connettersi e ad essere connessi con il contesto in cui si trovano e per questo risultano in qualche modo “isolati”;
- *in attesa*: mentre negli altri temi troviamo spazi che da “untitled” sono riusciti a darsi (con più o meno successo) un uso temporaneamente definito, qui è la necessità di attendere ciò che succederà a questi spazi che conferma il loro essere “untitled”;
- *temporaneo*: ci sono due aspetti chiave che caratterizzano questi spazi: il ruolo nei processi di trasformazione dell’uso temporaneo, da un lato, e la sua estetica, dall’altro. Gli spazi considerati sono quelli la cui funzione è effettivamente definita ma che mantengono, a volte intenzionalmente, un aspetto “temporaneo”, diventando così una nuova permanenza del tessuto urbano;
- *lavoro*: i luoghi di lavoro costruiti ex novo o riconvertiti, si adattano alle nuove esigenze dei lavoratori e a un modello produttivo in continua evoluzione. Questi luoghi si

adattano anche ad un uso dello spazio sempre meno definito, resistente anche ai cambiamenti che si verificano negli spazi circostanti.

In continuità a questa analisi, meritano di essere richiamati tre esempi che ben rappresentano questo intreccio di funzioni “reali” e “percepiti”.

3.1 I cortili di Łódź

La linearità e la pulizia delle facciate che si affacciano sulla via pedonale Piotrkowska nella città polacca di Łódź nascondono il vero “tesoro” che caratterizza l’intero centro storico della città: i cortili interni completamente accessibili (Figura 3). Dai portici degli edifici si accede ad aree di varie dimensioni, in grado di coprire l’intera lunghezza dell’isolato. All’interno di questi cortili si mescolano diversi usi: negozi, ristoranti, spazi verdi, negozi temporanei e aree di natura più o meno informale dedicate allo svago. Esistono però anche cortili vuoti o adibiti a parcheggi (più o meno temporanei) che contribuiscono alla lettura di questo tipo di luogo come spazio in attesa. Come in altri spazi, anche in questo caso l’interpretazione data è stata quella di sottolineare il contrasto tra spazi e usi diversi; in questo caso, la vita urbana tipica di una strada commerciale e “turistica” come Piotrkowska è legata a quelli che sono gli usi più quotidiani e informali dei cortili che si affacciano proprio dietro quel tipo di strada.

3.2 Cité du Design

La Cité du Design di Saint-Étienne (Figura 4) è un centro universitario, di ricerca e di sviluppo economico dedicato alla promozione dell’arte, del design e della creatività, istituito nel 2010 dall’ente pubblico di cooperazione (EPCC) Cité du Design e dalla Saint-Étienne School of Art and Design, con il contributo finanziario del Comune di Saint-Étienne, della Metropoli di Saint-Étienne, della Regione



Figura 3. Łódź: uno dei tanti cortili interni che nascondono un’ampia varietà di usi diversi e che contrastano la linearità e la sontuosità della via pedonale “Piotrkowska”.



Figura 4. Saint-Etienne: cortile interno della Cité du Design dove si affacciano le aule dell’istituto di design.



Figura 5. Saint-Étienne: i padiglioni della compagnia teatrale "La Comédie" ricavati da ex capannoni industriali all'interno del nuovo distretto culturale.

Rodano-Alpi e del Ministero della Cultura francese. Questo polo d'eccellenza si trova all'interno di un polo industriale ottocentesco utilizzato per la produzione di armi. Oltre alla scuola di design, la struttura ospita spazi espositivi, ristoranti, atelier e uffici di startup e piccole aziende di design, il tutto in una gestione condivisa degli spazi durante gli orari di apertura della struttura. La città di Saint-Étienne vuole ricreare la propria immagine di città d'arte, design e cultura. Per questo motivo, il progetto di questo nuovo polo attrattore si inserisce in un più ampio piano strategico che mira al recupero degli spazi retrostanti la Cité e alla riqualificazione (già completata) dell'adiacente ex area industriale trasformata in un distretto culturale e dell'intrattenimento (Figura 5).

3.3 Transfert

L'area dell'ex mattatoio comunale di Nantes all'interno dell'area industriale sulla sponda sud della Loira (ora completamente demolita), inizialmente occupata da una comunità Rom, sta subendo una radicale trasformazione con un progetto partito nel 2018. La rifunzionalizzazione dell'area viene portata avanti dal collettivo di artisti "Pick-up Production" ed ha avuto inizio con l'obiettivo di creare uno spazio informale e temporaneo in cui concentrare tutta una serie di attività legate all'arte, allo spettacolo e alla coesione sociale per gli abitanti della città (Figura 6). Attualmente sono presenti due caffetterie, un *fab lab* dove vengono organizzati laboratori di vario tipo, una tenda da circo che ospita l'auditorium principale e alcune installazioni più o meno funzionanti. Il progetto ha preso il nome di "Transfert" ed è orgogliosamente presentato dai suoi ideatori come una vera e propria iniziativa bottom-up, alla quale partecipano i cittadini di Nantes. Dall'intervista a uno dei leader dell'associazione, tuttavia, è risultato chiaro che il progetto per questa città informale sia stato esattamente previsto fin dall'inizio, in accordo con il comune di Nantes. Il reale contributo della popolazione è stato quindi molto marginale, in quanto si trattava di un progetto innovativo e attraente ma comunque



Figura 6. Nantes: L'ingresso al mondo di "Transfert", luogo temporaneo dell'arte, dello spettacolo e del lavoro artigianale che occupa l'area dell'ex mattatoio comunale.

un intervento pilotato da un gruppo (in questo caso il collettivo di artisti) e calato dall'alto con l'accordo del comune. Gli investimenti per la realizzazione del progetto Transfert provengono da diverse fonti: i fondi pubblici provengono da Nantes Metropole, dal Comune di Rezé, dalla Regione Pays de la Loire; gli investimenti privati, invece, provengono in parte dalla banca Crédit Agricole, in parte da un operatore immobiliare che, investendo nel progetto, ha avviato una sorta di indagine sul possibile sviluppo immobiliare delle aree circostanti.

Conclusioni

Il legame tra spazialità e temporaneità che caratterizza le tipologie di luoghi qui analizzati, è una caratteristica propria dell'ibridazione degli spazi che meriterebbe un duplice approfondimento, stimolo anche per ulteriori pubblicazioni. Il primo riguarda la rigidità con cui i vari sistemi di pianificazione trattano le aree urbane, per cui un edificio o un'area compresi nelle categorizzazioni espresse nel secondo paragrafo, difficilmente possono mantenere un'unica funzione data durante tutto il suo ciclo di vita. Viceversa, le città hanno l'opportunità di utilizzare questi spazi come sentinelle per un possibile sviluppo, contrastando la marginalizzazione di alcune parti di città (l'esempio di Nantes con l'area Transfert è sicuramente una pratica interessante). In aggiunta questo tipo di approccio permette di adottare soluzioni poco utilizzate dall'attore pubblico, consistenti nella demolizione e nella rinaturalizzazione di alcune aree. È interessante richiamare a tal senso il piano di demolizioni approvato nel 2018 dall'amministrazione cittadina di Saint-Étienne¹⁸ che prevede appunto l'abbattimento di edifici ormai inutilizzati e il mantenimento di altri come abbandonati, il tutto giustificato anche dal fatto che la città sta vivendo un lungo periodo di calo demografico che rende superfluo il recupero di tutto il patrimonio immobiliare vuoto e abbandonato.

Il secondo approfondimento, invece, riguarda l'approccio alla lettura di questi spazi anche in maniera grafica e

cartografica. Sia in Italia che all'estero esistono molti esempi di mappature di spazi vuoti, definendo anche un'interessante banca dati a supporto di un'analisi più quantitativa. È difficile però trovare una rappresentazione trasversale che dia un risalto di tipo funzionale/interpretativo degli spazi, andando oltre alla mera georeferenziazione di aree e di edifici vuoti all'interno del tessuto urbano. È quindi ipotizzabile, a corredo anche dell'analisi presentata in questo articolo, una mappatura che riesca a mettere assieme spazi diversi e che ne accentui la connotazione di centralità funzionale urbana secondo la doppia lettura spazio-tempo sopra descritta.

Note

- ¹ Il progetto *UNTITLED. Hybrid spaces in contemporary cities* è coordinato dal prof. Marco Santangelo e fa parte della progettualità di dipartimento del DIST del Politecnico di Torino.
- ² Le fotografie presentate sono ad opera di Lorenzo Attardo, borista durante la ricerca sul campo in Europa.
- ³ Sandra Alker, Victoria Joy, Peter Roberts, Nathan Smith, *The Definition of Brownfield*, in «Journal of Environmental Planning and Management», vol. 43, n. 1, 2000, pp. 49-69; Peter W. Newton, *Beyond Greenfield and Brownfield: The Challenge of Regenerating Australia's Greyfield Suburbs*, in «Built Environment», vol. 36, n. 1, 2010, pp. 81-104.
- ⁴ Ali Madanipour, *Temporary Use of Space: Urban Processes between Flexibility, Opportunity and Precarity*, in «Urban Studies», vol. 55, n. 5, 2017, pp. 1093-1110.
- ⁵ Galen Newman, Yunmi Park, Ann O. M. Bowman, Ryun Jung Lee, *Vacant urban areas: Causes and interconnected factors*, in «Cities», vol. 72, 2018, pp. 421-429.
- ⁶ Uwe Rada, *Berlin und Brandenburg: Luxus der Leere*, 2004, http://www.uwe-rada.de/themen/berlin_luxus.html (ultimo accesso 17.09.2019).
- ⁷ Ignasi De Solà-Morales, *Terrain Vague*, in Cynthia Davidson (a cura di), *Anyplace*, New York 1995, pp. 119-123.
- ⁸ Marieluise Jonas, Rahmann Heike, *Urban Voids: The Hidden Dimension of Temporary Vacant Spaces in Rapidly Growing Cities*, in *Proceedings of the 5th State of Australian Cities Conference*, 2011, p. 5.
- ⁹ Arturo Sergio Lanzani, Chiara Merlini, Federico Zanfi, *Irriciclabile. Fenomenologia dello spazio abbandonato e prospettive per il progetto urbanistico oltre il paradigma del riuso*, in «Planum magazine», vol. 2, n. 27, 2013, pp. 1-10.
- ¹⁰ Per una raccolta più esaustiva si rimanda ad Andrea Mora, *Per un glossario degli spazi abbandonati. Lessico, interpretazione e caratteri*, in Fulvio Adobati, Emanuele Garda (a cura di), *Biografie sospese. Un'esplorazione dei luoghi densamente disabitati della Lombardia*, Mimesi Kosmos, Milano 2018, pp. 215-237.
- ¹¹ Leo van den Berg, Leo H. Klaassen, Roy Drewett, Angelo Rossi, Cornells H. T. Vijverbert, *Urban Europe: A Study of Growth and Decline*, Pergamon Press, Oxford 1982.
- ¹² A.J. Fielding, *Counterurbanisation in Western Europe*, in «Progress in Planning», vol. 17, 1982, pp. 1-52.
- ¹³ Alan Berger, *Drosscape: Wasting Land Urban America*, Princeton Architectural Press, Princeton 2007.
- ¹⁴ Jeremy Németh, Joern Langhorst, *Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land*, in «Cities», vol. 40, 2014, pp. 143-150.
- ¹⁵ Merten Neefs, *Unused urban space: conservation or transformation? Polemics about the future of urban wastelands and abandoned buildings*, in «City & Time», vol. 2, n. 1, 2006, pp. 47-58.
- ¹⁶ Jürgen Habermas, *Legitimation Crisis*, Beacon Press, Boston 1975.
- ¹⁷ A.J. Fielding, *La controurbanizzazione nell'Europa occidentale*, in P. Petsimeris (a cura di), *Le reti urbane tra decentramento e centralità*, FrancoAngeli, Milano 1989, pp. 83-100.
- ¹⁸ Vedi il notiziario comunale della città di Saint-Étienne di marzo 2018. <https://ita.calameo.com/read/0005441135ba4f4b120b7>.

Torino ibrida – Un paesaggio urbano sospeso

Hybrid Turin – A Suspended Urban Landscape

LORENZO ATTARDO

Abstract

L'operazione di traduzione del concetto di *Untitled* nel suo aspetto spaziale e materico attraverso l'immagine presuppone un'interpretazione. Diverse sono le categorie di spazi urbani che possono etichettarsi come ibridi.

Il progetto fotografico ha voluto analizzare visivamente le relazioni che si creano in questi luoghi e le inevitabili interazioni col contesto cittadino "non ibrido" del quale fanno parte. Non si tratta di una ricognizione esaustiva e schematica di tutti i luoghi abbandonati, vuoti, in trasformazione o riqualificati (in maniera formale o informale) del contesto torinese, ma di una serie di spunti visuali per riflettere su alcuni casi emblematici della Torino "irrisolta" e in divenire. Le foto rappresentano la selezione di una ricerca più ampia legata al progetto *Untitled*.

The operation of translating the concept of Untitled into its spatial and material aspect through the image presupposes an interpretation. There are different categories of urban spaces that can be labelled as hybrids. The photographic project wanted to visually analyse the relationships that are created in these places and the inevitable interactions with the "non hybrid" urban context of which they are part. This is not an exhaustive and schematic survey of all the abandoned, empty, changing or transformed places (in a formal or informal manner) of Turin context, but of a series of visual cues to help the reflection on some emblematic cases of "unresolved" Turin and the city in its making. The photos represent the selection of a broader research related to the Untitled project.

Lorenzo Attardo, laureato magistrale in Pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico-ambientale.

attardolori@hotmail.it



Foto I. Porta Susa, lotto Torre.



Foto 2. Ex dogana, via Giordano Bruno.



Foto 3. Stazione di Porta Susa.



Foto 4. Italia '61, corso Unità d'Italia.



Foto 5. Gasometro, corso Luigi Farini.



Foto 6. Casa del quartiere a San Salvario.



Foto 7. Cavallerizza Reale.



Foto 8. Westinghouse, via Borsellino.

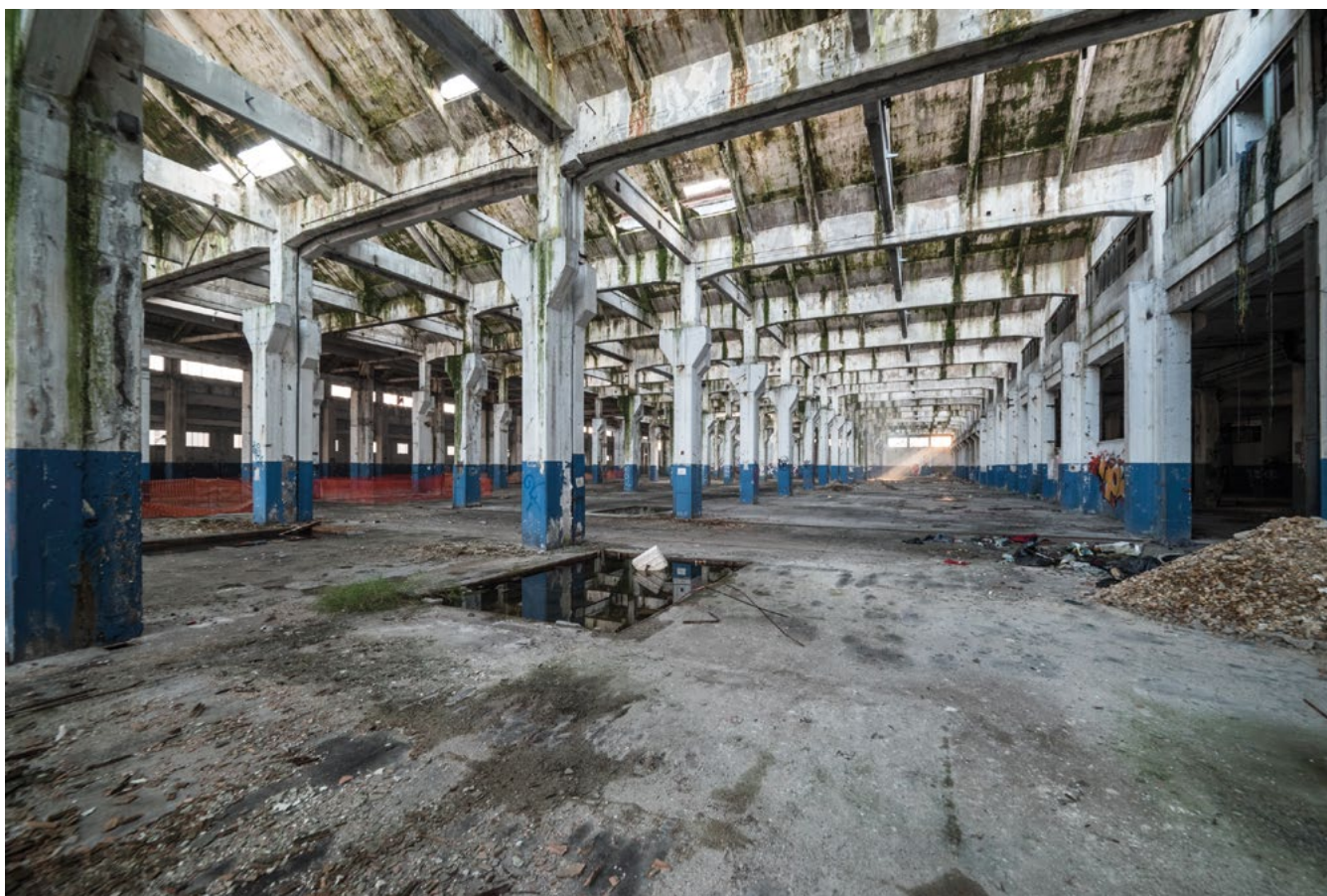


Foto 9. Area ex Osi, corso Dante.



Foto 10. "Trincerone", via Francesco Cigna.



Foto 11. Spina 3, la Dora.



Foto 12. Murazzi, alluvione del novembre 2016.



Foto 13. Ex Cimitero di San Pietro in Vincoli.



Foto 14. Spina 3, corso Principe Oddone.



Foto 15. Ex Motovelodromo "Fausto Coppi".



Foto 16. Palazzo Lancia, Borgo San Paolo.



Foto 17. Orti Altì, Casa Ozanam.

Le politiche per la città universitaria: esiti e trasformazioni a Torino

Which policies for the university city: outcomes and transformations in Turin

ERICA MANGIONE

Abstract

“Torino città universitaria” è – da quasi un ventennio – una strategia di sviluppo urbano sempre attuale. La crescita costante della popolazione studentesca è diventata centrale nel determinare l’entità delle trasformazioni della città universitaria: si tratta di trasformazioni legate al riuso di edifici dismessi e di vuoti urbani, un tema centrale nel racconto di una Torino universitaria che punta a interventi trainati da investimenti privati. La domanda di città e di casa degli studenti, infatti, trova oggi le principali risposte nel libero mercato, lasciando spazio a forme di ineguaglianze economiche e sociali che si riflettono in nuove geografie della speculazione e dell’esclusione. In questo contesto, le istituzioni pubbliche, tradizionalmente demandate alla mitigazione di tali impatti, sembrano implicitamente delegare il loro ruolo a favore di nuovi attori immobiliari, con esiti ancora da indagare.

Erica Mangione, dottoranda in Urban and Regional Development, Politecnico di Torino.

erica.mangione@polito.it

“Turin University City” has been present for the past twenty years in the city urban development strategy. The growing student population has become one of the fundamental issues in defining the city transformation, especially as regards the reuse of abandoned buildings and of empty spaces, and anticipating the need for a central role of private investments. As a matter of fact, student housing supply is mostly offered in the free market context and consequences in terms of new economic and social un-balances, with the risk of emerging geographies of speculation and exclusion, have to be investigated.

1. La crescita di popolazione studentesca e il suo impatto nella dimensione urbana

Secondo i dati dell’Osservatorio Regionale per l’Università e per il Diritto allo Studio Universitario, nell’anno accademico 2018/2019 gli iscritti agli atenei torinesi sono stati 111.590¹. L’Università degli Studi di Torino risulta avere il maggior numero di studenti, pari a 76.337; segue il Politecnico di Torino con 32.503 iscritti; a questi si aggiungono i quasi tremila studenti di Accademia Albertina di Belle Arti, IED e IAAD². Gli studenti con residenza all’estero sono il 2% all’Università e il 7,5% al Politecnico³ e le cittadinanze più rappresentate – oltre quella italiana – sono Romania, Albania e Cina nella prima e Cina, Iran e Pakistan nel secondo.

Il dato più interessante riguarda i residenti in altre regioni italiane⁴, pari al 20% degli studenti dell’Università e al 47% di quelli del Politecnico. Da un’analisi più approfondita dei dati (Figure 1, 2) emerge come gli studenti fuori sede provenienti da altre regioni d’Italia determinino l’aumento delle iscrizioni negli atenei torinesi, che possono quindi considerarsi indubbiamente attrattivi

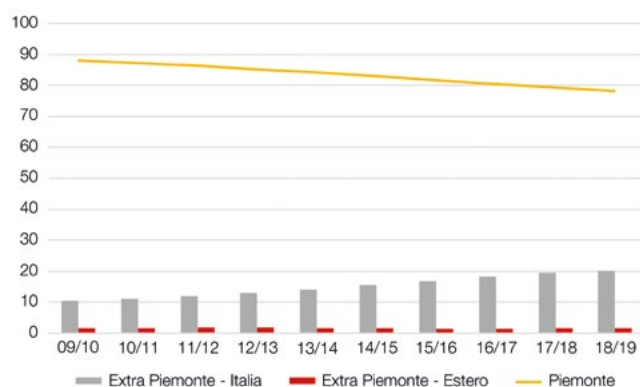


Figura 1. Serie storica degli iscritti all'Università di Torino per area di residenza. Asse verticale: percentuale della popolazione studentesca per area sul totale degli iscritti; asse orizzontale: anno accademico. Elaborazioni dell'autore su dati Osservatorio Regionale.

per bacini territoriali ampi⁵, ma principalmente compresi nei confini nazionali.

L'aumento delle iscrizioni è un dato rilevante e non scontato, tanto per gli impatti che può avere in un contesto locale che ha sofferto più di altri gli effetti della crisi, quanto per il peso che assume, se comparato al quadro nazionale. L'andamento delle immatricolazioni in Italia negli ultimi quindici anni⁶ registra un generale calo, particolarmente a sfavore delle università meridionali e insulari; i segnali di ripresa che si registrano dall'anno accademico 2013/2014 sono trainati da regioni del centro nord, prima tra tutte il Piemonte (+21% nel periodo) grazie agli atenei torinesi, che rendono quindi il territorio in cui si collocano un caso degno di particolare attenzione. A maggior ragione se si guarda alle tendenze di invecchiamento di Torino, così come alla quota di popolazione under 25 e di laureati tra i 25 e i 30 anni, che restano ancora tra le più basse d'Europa⁷. Sempre nella dimensione locale, è già stato osservato come i giovani studenti universitari altamente formati siano una risorsa chiave per le imprese attive nell'area torinese⁸, sia in termini di ricadute indirette che dirette. Tra queste si inseriscono gli impatti sul mercato immobiliare, in cui lo "student housing" è un settore sempre meno di nicchia e con una rilevanza strategica. I dati descrivono innanzi tutto una crescita della domanda: dall'anno 2018 il *Rapporto Immobiliare dell'Agenzia delle Entrate* segnala anche Torino tra le città con quote significative di abitazioni in affitto a studenti; la crescita si conferma nell'anno successivo, sia nel numero di abitazioni locate per studenti (2.697 abitazioni), che del canone annuo complessivo⁹. Un dinamismo che si registra anche nei prezzi, in modo evidente per quanto riguarda gli affitti: nel 2019 Torino rientra tra le tre città più care per costo medio mensile degli affitti universitari, dopo Roma e Milano, con un incremento dei prezzi stimato al +25%¹⁰.

Se la rilevanza degli studenti, in termini di ricadute economiche dirette su Torino, è innegabile¹¹, tuttavia guardare agli studenti con una tale limitazione di prospettiva comporta il

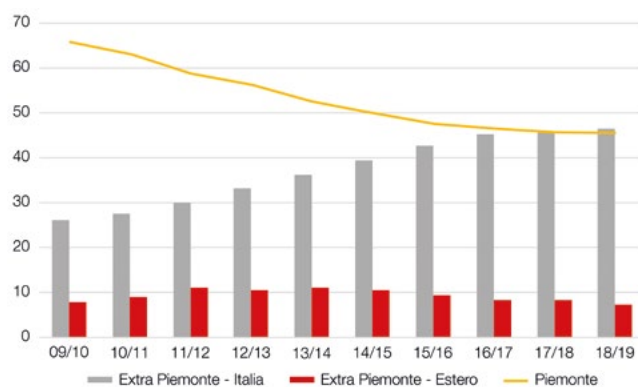


Figura 2. Serie storica degli iscritti al Politecnico di Torino per area di residenza. Asse verticale: percentuale della popolazione studentesca per area sul totale degli iscritti; asse orizzontale: anno accademico. Elaborazioni dell'autore su dati Osservatorio Regionale.

rischio di conseguenze conflittuali nella relazione tra università e città¹², per altro non estranee ai quartieri universitari torinesi, in cui numerose situazioni di conflitto sociale tra popolazioni urbane, e tra queste e la città, sono già state evidenziate¹³.

L'afflusso di popolazione giovane si pone quindi come un aspetto che può essere determinante per gli equilibri demografici, sociali ed economici della città. A queste si aggiunge una quarta dimensione, quella urbanistica ovvero delle trasformazioni urbane stimulate dalla presenza degli studenti. In particolare, quelle legate alle forme dell'abitare presentano elementi di criticità e complessità che meritano di essere indagati. Al di là dall'osservare una probabile correlazione tra la crescita numerica degli studenti fuori sede e il nuovo dinamismo del mercato immobiliare¹⁴, è necessario approfondire la comprensione delle ragioni per cui ciò accade e degli esiti che può produrre, per poterne definire il grado di incisività e radicamento nella vita della città.

Si tratta di comprendere perché, e in che modo, negli anni recenti le risposte alla domanda di residenzialità studentesca si moltiplicano, e come – di conseguenza – cambiano e diventano più complessi i rapporti tra gli attori in gioco.

2. Le politiche per la città universitaria, dai piani ai progetti

Le dinamiche di crescita delle istituzioni torinesi e le ricadute che queste possono avere sul sistema economico locale, sono sempre state ben chiare alla coalizione di governanze¹⁵ torinese che negli ultimi vent'anni ne ha determinato l'indirizzo delle politiche urbane, tanto da rientrare tra gli assi portanti delle strategie di sviluppo della città¹⁶. In tale quadro non è secondario sottolineare come gli stessi atenei abbiamo sempre fatto attivamente parte della coalizione. La *Torino Città Universitaria* di oggi, quindi, non è altro che il frutto di un percorso di programmazione ventennale, la cui ricostruzione è possibile grazie all'analisi dei tre strumenti di pianificazione strategica di Torino, pubblicati

rispettivamente nel 2000, 2006 e 2015¹⁷, e dei successivi progetti che ne sviluppano alcuni contenuti.

L'associazione Torino Internazionale¹⁸, per mezzo dei piani, attribuisce esplicitamente alle università un ruolo attivo nel quadro più generale delle strategie di riconversione economica della città¹⁹. In sintesi, si possono individuare cinque linee strategiche messe in campo con tale scopo:

1. potenziare il polo universitario torinese rendendolo un competitore di livello internazionale²⁰;
2. valorizzare le università come motori di attrazione di «capitale umano» appartenente alla «classe creativa»²¹;
3. riconoscere le università quali «aziende della conoscenza» e il loro ruolo chiave – a fianco a sistema pubblico ed imprese - nello sviluppo del territorio secondo il modello della tripla elica²²;
4. riqualificare i vuoti urbani tramite la funzione universitaria²³;
5. aumentare e diversificare l'offerta delle forme dell'abitare temporaneo²⁴.

Si tratta di obiettivi che trovano parziale e progressiva concretizzazione nel progetto *Torino Città Universitaria*, che incrocia le strategie dei piani per poi svilupparsi oltre tale cornice. Per quanto riguarda la residenzialità studentesca, il sistema dei poli residenziali proposto dall'ultimo piano strategico²⁵ si evolve in un primo momento sotto forma di Masterplan delle residenze universitarie²⁶. Il Masterplan è frutto di un processo che ha inizio nel 2012 con l'approvazione di due deliberazioni della Giunta Comunale²⁷ ed è esplicitato nel volume *Torino Città Universitaria* pubblicato dall'Urban Center Metropolitano nel dicembre 2012, un documento che propone un elenco di sette edifici e aree dismessi e disponibili, in prossimità dei principali distretti universitari torinesi²⁸.

Il Masterplan è un primo tentativo di rispondere pubblicamente ed organicamente alla domanda di residenzialità studentesca²⁹. Tuttavia, muove dalla presa d'atto dell'inadeguatezza delle risorse pubbliche, riconoscendo quindi le partnership pubblico-privato quali modalità da perseguire per il finanziamento e la realizzazione delle residenze universitarie e dei servizi per la residenzialità diffusa. In continuità, nel 2014 con una nuova deliberazione della Giunta³⁰ viene approvato il documento *Torino Città Universitaria*³¹. *Opportunità di Trasformazione Urbana*, che aggiorna la lista, indicando dieci tra aree e immobili di proprietà pubblica. Infine, dal 2016 viene impostata la piattaforma che, a oggi, esprime la linea che la Città sta seguendo in tema di trasformazioni urbane legate a residenza e servizi universitari. Si tratta di *Open for Business*³², una mappa interattiva che illustra le diciassette aree indicate dalla Città di Torino come potenzialmente trasformabili per tali funzioni, dodici di queste sono al contempo segnalate per potenziali usi a fini turistico ricettivi³³. Si tratta di «vuoti», inseriti nel tessuto urbano consolidato, non lontani dai poli universitari

e per la maggior parte ben connessi da un punto di vista infrastrutturale (Figura 3). Tuttavia, di tutte le aree fino ad oggi messe a disposizione, in nessuna sono stati avviati lavori che lascino pensare ad una vicina realizzazione delle funzioni proposte. Questo non significa che a Torino le trasformazioni urbane legate in qualche modo alla funzione universitaria, in particolare alle residenze, non vi siano. Anzi non è da escludere che il risalto dato dalla Città a un settore di investimento così redditizio abbia favorito l'aumento di iniziative in tale direzione. Questo anche grazie a una certa continuità nell'approccio di attrazione dell'iniziativa privata che viene reiterato con continuità negli ultimi sette anni, indifferentemente dal colore politico di chi governa la Città.

3. Gli attori e le forme dell'abitare studentesco: nuove dinamiche a rischio speculazione

Stando ai principali operatori del mercato europeo, lo *student housing* è un settore di investimento ormai consolidato in Europa: sicuro, «resiliente alla crisi»³⁴ e con tassi di investimento costantemente crescenti. Sul territorio torinese si tratta tuttavia di un'attività relativamente recente, caratterizzata da un'evoluzione piuttosto rapida e radicale del tipo di investitori e delle forme dell'abitare proposte. Fino al 2010 infatti le strutture ricettive e per la residenzialità studentesca presenti erano gestite principalmente da EDISU³⁵, Collegio Einaudi³⁶ oppure facevano riferimento ad enti religiosi. Successivamente entrano nel mercato nuovi operatori quali Camplus³⁷, Cooperativa DOC³⁸ e CampusX³⁹. La loro offerta si distingue per il prezzo, spesso a libero mercato e superiore rispetto alla media delle altre soluzioni, per i servizi aggiuntivi e per la dimensione degli interventi in termini di numero di posti. A oggi si può stimare che questi forniscano il 25% dei posti letto nelle residenze universitarie. Se si aggiungono le nuove iniziative in progetto, in un paio d'anni i nuovi operatori potrebbero arrivare ad occupare il 40% del mercato⁴⁰.

Nell'apparentemente inarrestabile crescita dell'offerta residenziale per studenti, emerge però un nuovo attore chiave: l'università. In particolare, il Politecnico ha guidato la realizzazione di due residenze, Mollino nel 2016 e Codegone nel 2019, grazie alla partecipazione ad un bando per finanziamenti MIUR e alla compartecipazione di Fondazione Ceur-Camplus. Il modello di partnership pubblico-privato fa sì che, dei quasi 250 posti letto finora realizzati nelle due residenze, il 60% sia riservato a studenti beneficiari di borsa EDISU. La restante quota viene gestita da Camplus con canoni di locazione a libero mercato. Ma quel che rende interessanti i due interventi è la posizione di protagonismo assunta dal Politecnico nel settore immobiliare delle residenze universitarie. Si tratta infatti di un elemento inedito nel panorama delle iniziative di attrattività intraprese dagli atenei torinesi⁴¹; la volontà di incrementare il numero di iscritti (il Politecnico punta ai 40.000 entro il 2024)⁴² trova infatti nuova concretizzazione nella risposta alla domanda

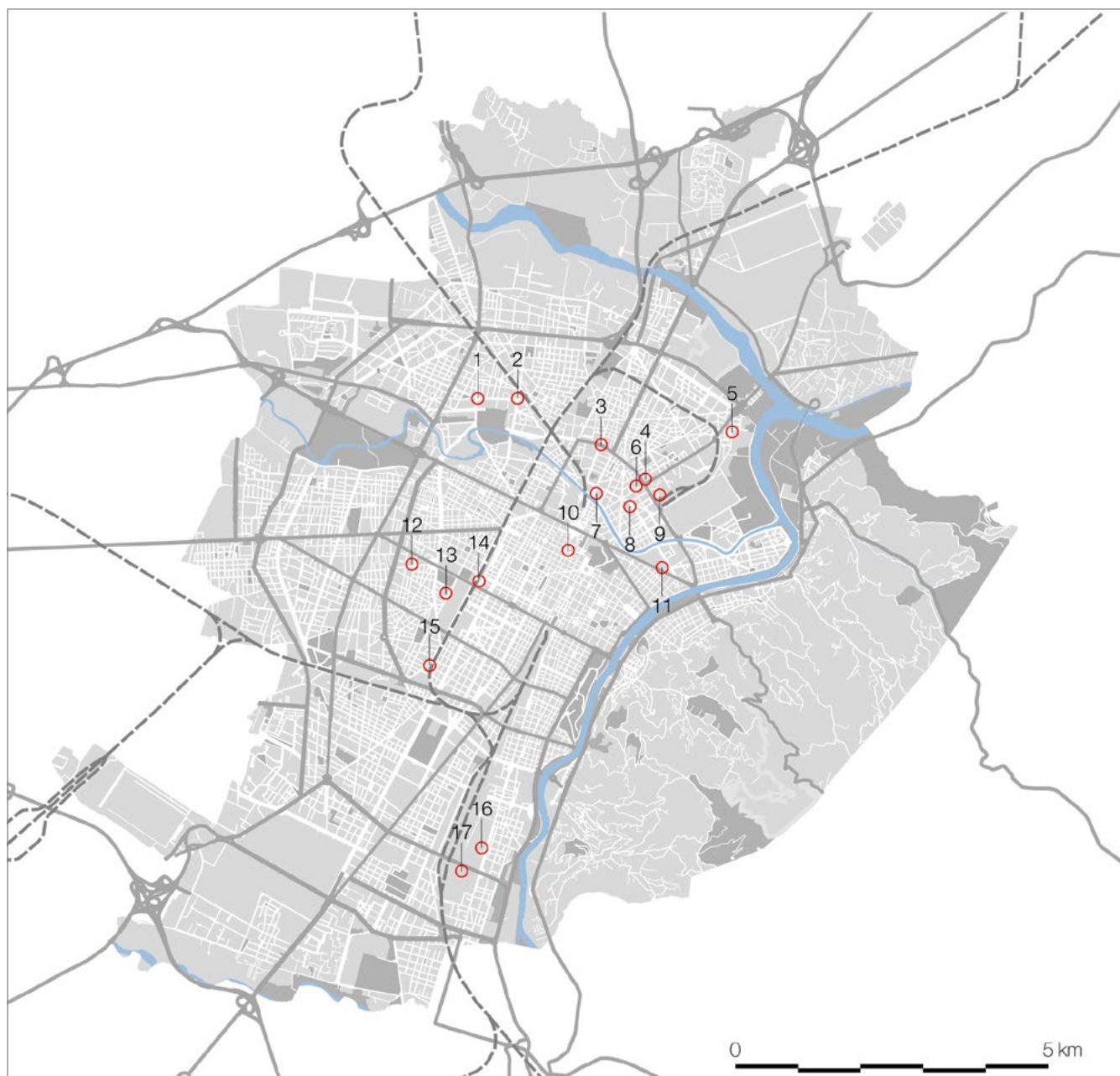


Figura 3. Mappa delle aree Open for Business per la funzione universitaria. Rielaborazione dell'autore su dati della piattaforma).

Legenda:

- | | | |
|------------------------------|-------------------------|---|
| 1. Spina 3, Distretto Vitali | 7. Ponte Mosca | 13. Ex Westinghouse, New Congress Center |
| 2. Ex Superga | 8. Ex Mercato dei Fiori | 14. FS Sistemi Urbani, Porta Susa Spina 2 |
| 3. Ex Officine Grandi Motori | 9. Regaldi | 15. Porta Europa Tower |
| 4. Ex Toroc | 10. Ex Procura | 16. Foresteria Lingotto |
| 5. Ex Manifattura Tabacchi | 11. Italgas Gasometri | 17. FSSU, Parco della Salute |
| 6. Ex Nebiolo | 12. Frejus | |

abitativa. Ciò restituisce una prospettiva differente sul ruolo che tradizionalmente l'università ha svolto: nei confronti degli studenti, rispetto all'organizzazione dei servizi di diritto allo studio e all'interno del mercato immobiliare.

Tuttavia, in Italia e a Torino la forma abitativa prevalente tra gli studenti universitari è ancora quella della condivisione con pari di un appartamento di privati in affitto⁴³; a Torino è una scelta che coinvolge l'86% della popolazione

universitaria⁴⁴. Due ricerche recenti, pur lavorando con dati e metodi differenti, raggiungono un risultato molto simile e rendono possibile una prima rappresentazione (Figura 4) del fenomeno della residenzialità studentesca diffusa nelle migliaia di alloggi in locazione a studenti⁴⁵. Emerge una concentrazione fisiologica degli appartamenti in prossimità dei poli universitari, ma anche una distribuzione più ampia in aree non caratterizzate dalla presenza di sedi di studio, ma

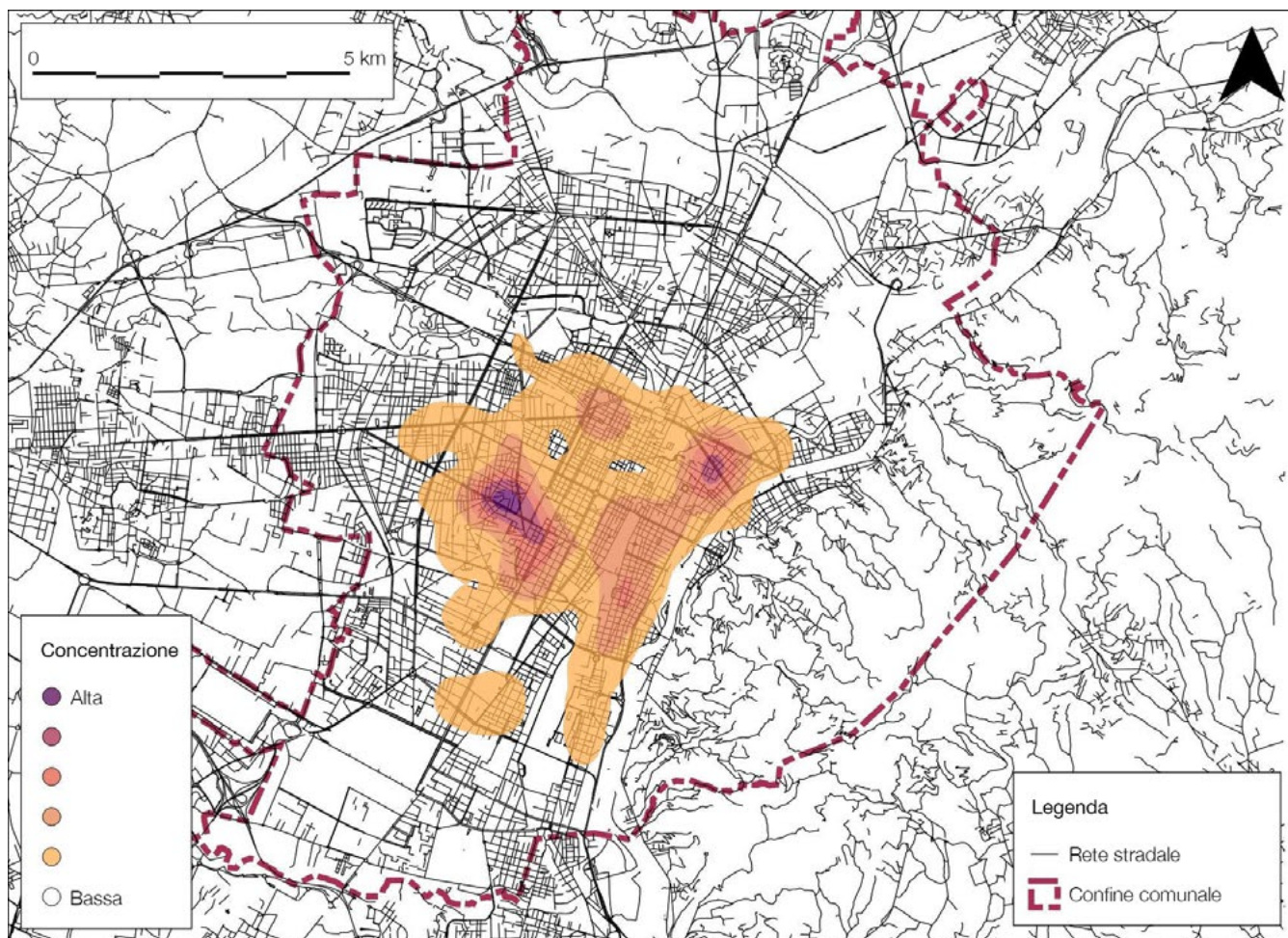


Figura 4. Concentrazione dei domicili degli studenti fuori sede coinvolti nella ricerca di Zasina (Jakub Zasina, *Economic and spatial development of post-industrial cities in the context of consumer behavior of university students. A comparative study of Lodz and Turin, 2018*, p. 230)

ben connesse ai servizi di trasporto pubblico. Nonostante i rari tentativi di rilevare tali distribuzioni⁴⁶, quella della locazione di alloggi privati rimane la forma abitativa per sua natura più difficile da descrivere, nei numeri, nelle geografie e nelle evoluzioni future⁴⁷.

Si possono però fare alcune osservazioni sull'andamento del mercato immobiliare nei quartieri di Torino prossimi alle sedi universitarie; si tratta comunque di un'indicazione verso linee di tendenza che richiederebbero un'indagine più approfondita. La presenza dell'università sembra agire sul mercato delle locazioni a studenti, provocando una domanda di appartamenti in affitto che in alcuni quartieri non riesce a trovare soddisfacimento⁴⁸. Nelle stesse zone, anche il settore delle compravendite mostra reazioni di richiesta crescente da parte di investitori che acquistano per affittare successivamente a studenti universitari, ma anche di genitori degli stessi⁴⁹. In parallelo, una certa tendenza alla crescita dei prezzi – nell'ultimo decennio – si può osservare anche nei valori delle abitazioni in vendita nelle zone della città connotate da una forte presenza di studenti universitari⁵⁰. Le stesse dinamiche non sono estranee nei contesti urbani delle città universitarie europee⁵¹; in diversi casi la pressione

eccessiva sul mercato immobiliare causata dalla presenza di popolazioni studentesche, è altresì identificato come uno degli elementi chiave che anticipano il verificarsi di fenomeni di "studentification"⁵².

4. Una "domanda" ancora in cerca di risposte

Il progetto *Torino Città Universitaria* è nell'agenda di governo urbano da quasi vent'anni e si trova oggi ad uno stadio di evoluzione che permette di osservarne alcuni effetti e di metterne in luce le criticità, passaggio chiave nell'ottica di una sua auspicabile revisione. Come si è visto, negli ultimi sette anni, le politiche per la città universitaria sono state fortemente caratterizzate dal tentativo di trovare risposta alla domanda abitativa posta da una popolazione studentesca in crescita. Tuttavia, a ciò non è corrisposto un sufficiente investimento in supporto al diritto allo studio, che al contrario diminuisce progressivamente. Di conseguenza, si assiste a un nuovo protagonismo, non soltanto degli attori privati concentrati sul profitto, ma anche delle istituzioni universitarie.

L'aumento dei flussi di popolazione studentesca e la crescente pressione sul mercato immobiliare, sembrano così

rientrare entrambe nell'insieme degli impatti che le recenti politiche locali⁵³ per Torino Città Universitaria hanno prodotto e, proprio grazie ad esse, queste due dinamiche sembrano tendere a un rapporto causa effetto sempre più stretto, con ricadute non trascurabili per la città, come – ad esempio – l'aumento dei prezzi degli immobili in locazione e in vendita. Resta da chiarire quali siano le prospettive di medio-lungo termine: quali le strategie che si intendono seguire per accompagnare adeguatamente la risposta alla domanda di residenzialità studentesca? Quali gli impatti di tali scelte, nella dimensione economica e sociale della città? L'unica azione istituzionale che si pone in risposta concreta è quella delle università, un intervento puntuale e guidato da specifici obiettivi di attrattività di nuovi iscritti che, seppur meritevole, non può restare isolato.

Note

¹ Il totale della popolazione torinese nel 2018 ammonta invece a 879.044 persone (fonte: comune.torino.it/statistica/dati/territ.htm).

² Ultimo dato disponibile relativo all'anno accademico 2016/2017. MIUR, *Anagrafe Nazionale Studenti*, www.anagrafe.miur.it, ultima consultazione 1 ottobre 2019.

³ I dati resi disponibili sugli studenti provenienti dall'estero sono di due tipi: cittadinanza e residenza. Gli atenei utilizzano solitamente il dato sulla cittadinanza per descrivere i propri studenti stranieri, da cui ne risulta che al Politecnico non hanno cittadinanza italiana il 14% degli studenti, mentre all'Università sono il 6%. Tuttavia, in questa sede la scelta è quella di utilizzare il dato della residenza perché meno fuorviante rispetto a quei casi in cui lo studente può risiedere stabilmente in Torino pur non avendo la cittadinanza italiana.

⁴ Non è stato possibile reperire i dati relativi a provincia e comune di residenza, utili per individuare gli studenti residenti in diverse province del Piemonte che scelgono di vivere, oltre che studiare, a Torino. Di conseguenza, per ricostruire il numero della popolazione "fuori sede" è possibile considerare la somma di residenti all'estero e in altre regioni extra Piemonte, considerando però tale dato come stima al ribasso.

⁵ Roberta Vivio, *Studenti e bacini universitari*, Istituto Nazionale di Statistica, Roma 2016.

⁶ Il periodo considerato va dal 2003/2004 al 2017/2018, secondo i dati resi disponibili (MIUR 2019). I dati grezzi disponibili sono stati rielaborati dall'autore.

⁷ Luca Davico, *Istruzione*, in Centro Einaudi, *La Sfida Metropolitana - Sedicesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino*, Centro Einaudi, Torino 2015, pp. 105-143; Erica Mangione, *Torino Città Universitaria. Strategie Urbane e Popolazione Studentesca*, Tesi di Laurea Magistrale, Politecnico di Torino, Torino 2018.

⁸ Luca Davico, *Che cosa attrae le imprese*, in Centro Einaudi, *Semi di fiducia - Quindicesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino*, Centro Einaudi, Torino 2014, pp. 77-91.

⁹ Maurizio Festa (a cura di), *Rapporto Immobiliare 2019. Il settore residenziale*, Osservatorio del Mercato Immobiliare, Agenzia delle Entrate, 23 maggio 2019.

¹⁰ Jacopo Ricca, *Lievitano gli affitti per universitari. Torino terza città più cara d'Italia*, in «La Repubblica», ed. di Torino, 18 agosto 2019.

¹¹ Jakub Zasina, *Economic and spatial development of post-industrial cities in the context of consumer behavior of university students. A comparative study of Lodz and Turin*, Tesi di Dottorato, Instytut Gospodarki Przestrzennej Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny Uniwersyte, Lodz 2018.

¹² Leo Van den Berg, Antonio Paolo Russo, *The Student City. Strategic planning for student communities in EU cities*, in ERSA conference papers, European Regional Science Association, 03, 2003.

¹³ Marcello Vigarani, *Libri, Calici e Bastoni: Nuovi consumi, territorializzazioni e lotte per lo spazio urbano all'ombra della studentificazione nel quartiere Vanchiglia*, Tesi di Laurea Magistrale, Università degli Studi di Torino, Torino 2019.

¹⁴ Si tratta di temi che stanno registrando una crescita esponenziale di segnalazioni da parte della stampa, locale come nazionale. Al di là dei titoli che richiamano i numeri più eclatanti del fenomeno, però, il dibattito oltre la dimensione giornalistica sembra ancora inesistente.

¹⁵ Si fa riferimento alla definizione di Belligni e Ravazzi di classe dirigente quale «élite informale che coalizza una parte dei vertici direttivi del personale politico locale e della società civile politicamente influente: un gruppo informale di persone, con scopi almeno in parte convergenti, stabilmente ai vertici del sistema locale per posizione organizzativa, funzione, prestigio, capacità, che influenzano direttamente o indirettamente il policy-making pur non esercitando, in quanto gruppo, un potere istituzionalizzato di comando». Silvano Belligni, Stefania Ravazzi, *Regimi urbani e modello Torino*, il Mulino, Bologna 2012, p. 10.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ L'analisi del contenuto dei piani è in parte tratta dal lavoro di tesi magistrale di chi scrive, dal titolo *Torino città universitaria. Strategie urbane e popolazione studentesca* cit.

¹⁸ L'assemblea dei soci di Torino Internazionale era composta da Comune di Torino, Camera di commercio Torino, Compagnia di San Paolo, Politecnico di Torino, Università degli Studi di Torino. L'Associazione Torino Internazionale ha cessato di esistere il 6 dicembre 2016, nel quadro della razionalizzazione degli enti *no profit* partecipati dalla Città di Torino.

¹⁹ Una riconversione che, come sottolineato da Belligni e Ravazzi, si ispira ad un regime urbano *pro-growth* che «persegue l'obiettivo della crescita economica e considera l'integrazione sociale e la redistribuzione della ricchezza come sottoprodotti o come vincoli [...] fa della competizione per attrarre risorse – capitali privati e pubblici, imprese, funzioni di comando, lavoratori qualificati, talenti, consumatori, turisti, popolazione – il proprio asse strategico». Silvano Belligni, Stefania Ravazzi, *Regimi urbani e modello Torino* cit., p. 5 sgg.

²⁰ Torino Internazionale, *Piano strategico per la promozione della città*, Torino 2000; Torino Internazionale, *Torino Metropoli 2025*, Torino 2015.

²¹ Torino Internazionale, *Il secondo piano strategico dell'area metropolitana di Torino*, Torino 2006; Torino Internazionale 2015 cit.

²² *Ibid.*

²³ Torino Internazionale 2000 cit.; Torino Internazionale 2006 cit.

²⁴ Torino Internazionale 2006 cit. e 2015 cit.

²⁵ Torino Internazionale 2016, p. 191.

²⁶ Per il Politecnico di Torino: Caterina Barioglio, Antonio De Rossi, Giovanni, Durbiano Eleonora Gabbarini, *Verso un'università della città: il caso studio del Masterplan per i campus del Politecnico di Torino*, in «Eco Web Town», 17, 2018, pp. 198-209.

²⁷ Datate rispettivamente 8 maggio 2012 con oggetto *Torino città universitaria. Approvazione progetto e gruppo di lavoro inter-assessorile* e 22 dicembre 2012 con oggetto *Torino città universitaria - Linee guida per la valorizzazione della vocazione ed individuazione di azioni strategiche. Approvazione.*

²⁸ Urban Center Metropolitano, *Torino città universitaria*, Torino 2012.

²⁹ Piero Cornaglia, *I luoghi della conoscenza. L'università in movimento*, Università degli Studi di Torino, Torino 2012.

³⁰ Datata 4 novembre 2014 dal titolo *Torino Città Universitaria. Piano di sviluppo delle residenze universitarie. 5000 Nuovi posti letto.*

³¹ Ilda Curti, Mariagrazia Pellerino, *Torino città universitaria. Linee guida per la valorizzazione della vocazione ed individuazione di azioni strategiche. Approvazione*, Deliberazione della Giunta Comunale, Comune di Torino, 22 dicembre 2012.

³² Consultabile al sito www.comune.torino.it/openforbusiness.

³³ Quattro di queste erano già state citate nel Masterplan o nel successivo documento del 2012 (Urban Center 2012). Le restanti tredici sono indicate per la prima volta.

³⁴ Stefan Kolibar, *Student Housing Asset Class 2018 Update*, in Expo Real 2018, Monaco 9 ottobre 2018.

³⁵ Ente Regionale per il Diritto allo Studio Universitario.

³⁶ Il Collegio Universitario Einaudi è un ente senza fini di lucro che dal 1935, anche tramite convenzioni con altri enti pubblici e privati, svolge esclusivamente attività di gestione di Collegi universitari (Art. 4 dello Statuto). Attualmente presente con cinque sedi in prossimità dei maggiori poli universitari torinesi per un'offerta di quasi 800 posti letto.

³⁷ Camplus è il maggiore fornitore di housing per studenti universitari in Italia. Nasce nel 2007 dalla partnership tra Fondazione C.E.U.R. (Centro Europeo Università e Ricerca) e Fondazione Falciola. Nel 2017 la Fondazione Falciola è stata incorporata per fusione con la Fondazione CEUR.

³⁸ Cooperativa DOC è una cooperativa sociale che opera dal 1988 in ambito turistico sociale con particolare attenzione a iniziative indirizzate ai giovani. Nel 2011 dà vita a Sharing s.r.l., società che si occupa di sviluppare e gestire progetti di housing sociale, temporaneo e residenziale. Dal 2012 gestisce il progetto Stesso Piano, con il sostegno del programma Housing di Compagnia di San Paolo.

³⁹ Campus X S.r.l. è una società controllata da Siram S.p.a. – filiale diretta del Gruppo Veolia. Offre servizi di student housing nei quattro campus localizzati nelle sedi di Roma, Firenze, Bari, Chieti e prossimamente Torino. Le strutture si propongono come studenti a prevalente accoglienza alberghiera destinata a studenti residenti e non, offrendo anche un servizio di alloggio di foresteria.

⁴⁰ Elaborazioni dell'autore basate su dati dell'Osservatorio Regionale e su raccolta di materiale documentario.

⁴¹ Anche l'Università di Torino dovrebbe destinare a residenza una parte della palazzina Aldo Moro, inaugurata nel 2019 a fianco alla sua sede centrale di Palazzo Nuovo.

⁴² Stando a quanto dichiarato dal Rettore del Politecnico, Guido Saracco, in un'intervista in occasione dell'inaugurazione della residenza Codegone.

⁴³ Massimo Bricocoli, Stefania Sabatinelli, *House sharing amongst young adults in the context of Mediterranean welfare: the case of Milan*, in «International Journal of Housing Policy», n. 16:2, 2016, pp. 184-200; Federica Laudisa, *Residenzialità Sostenibile*, in *Stati Generali del Diritto allo Studio*, Lecce 20-21 settembre 2018.

⁴⁴ Jakub Zasina, *Economic and spatial development of post-industrial cities in the context of consumer behavior of university students* cit.

⁴⁵ *Ibid.* e Erica Mangione, *Torino Città Universitaria. Strategie Urbane e Popolazione Studentesca* cit.

⁴⁶ Le università sono in possesso di una notevole mole di dati attualmente inutilizzati e che, se adeguatamente raccolti ed elaborati, potrebbero restituire risultati inattesi e di estrema utilità per la programmazione delle politiche di residenzialità studentesca.

⁴⁷ Sul piano delle politiche per la residenzialità diffusa, va segnalato lo *Schema di Accordo Quadro* sottoscritto da Comune, EDISU, Politecnico e Università il 16 luglio 2019, volto a instaurare una collaborazione per l'individuazione di servizi coordinati per la residenzialità diffusa. Un'iniziativa che però risulta troppo recente per poter essere valutata nei suoi impatti.

⁴⁸ Secondo l'Osservatorio Immobiliare Tecnocasa, ciò avviene ad esempio nel quartiere di San Paolo, nei pressi della sede centrale del Politecnico.

⁴⁹ Ufficio Studi Gruppo Tecnocasa, *Torino. Compravendite case in crescita*, Osservatorio Immobiliare Tecnocasa, 2018.

⁵⁰ Elaborazione dell'autore su dati della banca dati del *Rapporto Rota su Torino*, periodo 2006-2017.

⁵¹ Leo Van den Berg, Antonio Paolo Russo, *The Student City. Strategic planning for student communities in EU cities* cit.

⁵² Paul Darren Smith, *Studentification: the gentrification factory*, in Atkinson Rowland, Bridge Gary, *Gentrification In A Global Context*, Routledge, London 2005, pp. 72-89.

⁵³ Per completezza è necessario specificare che esistono altresì i livelli di responsabilità regionale e nazionale, che riguardano rispettivamente le scelte in materia di politiche e finanziamenti per il diritto allo studio universitario e di definizione delle politiche di valutazione e finanziamento delle università.

I modelli energetici degli edifici a scala urbana: uno strumento per la transizione energetica, la rigenerazione urbana e il riuso del patrimonio edilizio e degli spazi vuoti

Energy at urban scale modeling: a tool for energy transition, urban regeneration and the reuse of existing buildings and empty spaces

GUGLIELMINA MUTANI, VALERIA TODESCHI

Abstract

Guglielmina Mutani, ricercatore universitario in Fisica tecnica ambientale, Politecnico di Torino, DENERG. Membro del consiglio scientifico del Responsible Risk Resilience Centre e del Collegio di Dottorato Urban and Regional Development.

guglielmina.mutani@polito.it

Valeria Todeschi, dottoranda in Energetica presso il Politecnico di Torino, all'interno del progetto di ricerca Smart Energy Solutions for Sustainable Cities and Policies del laboratorio FULL.

valeria.todeschi@polito.it

Le politiche energetiche in passato sono state guidate dai principi di sostenibilità, affidabilità e accessibilità. In un mondo sempre più globale tali principi però sono strettamente interconnessi e in continua evoluzione. In tale contesto, vengono studiati i modelli sul consumo e produzione di energia a scala territoriale, che consentono di analizzare e quantificare i consumi di quartieri e aree urbane, fornendo energia dove c'è una domanda di energia, ipotizzando scenari futuri e identificando le politiche energetiche e ambientali più efficaci. In questa sezione è presentata una metodologia basata su Sistemi Informativi Territoriali che permette di caratterizzare le prestazioni energetiche del patrimonio edilizio di Torino. Con i modelli energetici è stata valutata la rigenerazione delle aree urbane dismesse, identificando una priorità di interventi in funzione delle caratteristiche del territorio.

In the past, energy policies have been driven by the principles of sustainability, affordability and accessibility. However, in an increasingly global world these principles are closely interconnected and constantly evolving. In this context, energy consumption and production models at territorial scale have been investigated. These models allow to analyze and quantify the consumption of neighborhoods and urban areas, supplying energy where there is a demand, hypothesizing future scenarios and identifying the effective energy and environmental policies. This section presents a methodology based on Geographic Information Systems that allow to characterize the energy performances of the Turin building heritage. With the energy models, the regeneration of empty spaces was evaluated, identifying a priority of interventions according to the characteristics of the territory.

Introduzione

La riduzione del consumo energetico e l'utilizzo di energia da fonti energetiche rinnovabili (FER) sono uno dei principali driver per migliorare la sostenibilità, la vivibilità e la qualità di un territorio, verso l'indipendenza energetica. In termini di emissioni, nelle città i trasporti e le attività industriali possono variare molto, mentre gli edifici contribuiscono sempre in modo sostanziale. In quest'ottica gli edifici svolgono un ruolo fondamentale per la sostenibilità, e possono contribuire significativamente al raggiungimento dei target energetici e climatici grazie anche al supporto di meccanismi finanziari e incentivi fiscali.

Nei contesti urbani densamente costruiti, dove è necessario intervenire sull'esistente, è importante identificare corrette strategie per l'efficientamento degli edifici esistenti ma anche il riuso degli edifici e la rigenerazione degli spazi vuoti.

I modelli energetici degli edifici a scala urbana quindi permettono di: quantificare i consumi degli edifici in funzione delle caratteristiche del parco edilizio, ipotizzare scenari futuri a seconda delle misure di efficientamento energetico, identificare politiche efficaci e mirate per la riqualificazione energetica urbana. Le variabili usate per la costruzione di questi modelli descrivono non solo l'edificio ma anche la morfologia urbana, le caratteristiche degli spazi pubblici esterni e il comportamento e le condizioni socio-economiche degli abitanti. In linea con l'approccio multidisciplinare proposto dalla ricerca *Untitled* per l'esame dei fenomeni urbani, questo lavoro presenta alcuni risultati di ricerche effettuate dagli autori su modelli energetici a scala urbana applicati al caso studio della città di Torino.

1. Modelli energetici

Per promuovere la sostenibilità energetica in un contesto urbano densamente costruito, un aspetto cruciale è quello di ottimizzare la domanda di energia degli edifici per i diversi servizi energetici. Il consumo di energia degli edifici (EP, energy performance) può essere suddiviso in due componenti principali: la prima (EP_E) legata alle caratteristiche dell'edificio, all'efficienza degli impianti, alla tipologia di utenti e alle caratteristiche climatiche del luogo; la seconda (EP_U) riguarda le caratteristiche del contesto urbano, la tipologia di spazi aperti e le variazioni microclimatiche. La componente EP_E è stata ampiamente analizzata dalla letteratura e rappresenta il consumo medio di energia in funzione delle principali caratteristiche dell'edificio e dei suoi utenti; la seconda componente EP_U serve a caratterizzare il consumo energetico dell'edificio in funzione del contesto urbano in cui è inserito, tenendo conto delle variazioni di microclima. Un edificio con le stesse caratteristiche avrà consumi diversi in funzione dell'ambiente costruito circostante.

Recentemente la ricerca si è focalizzata sulla componente di contesto urbano EP_U , che avrà un ruolo importante soprattutto per edifici a energia quasi zero (nZEB) dove la componente EP_E è molto bassa e quella EP_U diventa rilevante. Ad esempio, l'effetto canyon (che dipende dalla morfologia urbana) influenza i consumi energetici degli edifici, poiché provoca un aumento della quota di assorbimento dell'irradiazione solare nel canyon urbano con un conseguente incremento della temperatura dell'aria esterna e riduzione dei consumi per il riscaldamento.

Quindi il ruolo della pianificazione è fondamentale per la progettazione e/o riqualificazione di quartieri e città in un'ottica di sviluppo energetico sostenibile. Per queste analisi, è necessario lavorare ad una scala ampia, si passa quindi dalla scala di edificio a quella di isolato, quartiere, città o regione. I modelli sul consumo energetico degli edifici a scala

urbana sono modelli semplificati rispetto a quelli a scala di edificio, perché lavorano su un campione numeroso di edifici ma con un numero limitato di variabili disponibili per edificio; inoltre è anche importante poter fare delle analisi in tempi ragionevolmente brevi e quindi la quantità di dati deve essere contenuta.

In letteratura esistono diversi approcci per l'analisi energetica degli edifici a diverse scale; i principali possono essere raggruppati in tre categorie: modelli *top-down*, modelli *bottom-up* e modelli *ibridi*. Questi modelli hanno l'obiettivo di i) ricostruire i trend energetici (storici, attuali e futuri) a diverse scale, consentendo di poter valutare come le trasformazioni urbane possono influenzare il consumo di energia e ii) fare delle ipotesi di riqualificazione energetica promuovendo la rigenerazione di aree degradate e favorendo uno sviluppo sostenibile attraverso l'uso di FER.

Utilizzando strumenti GIS (*Geographic Information System*) è anche possibile rappresentare e quantificare la distribuzione spaziale del consumo di energia in un territorio.

1.1 Modelli bottom-up

I modelli *bottom-up* operano a scala di edificio e sono generalmente utilizzati per valutare il bilancio energetico di un singolo edificio avendo a disposizione informazioni dettagliate sulle sue caratteristiche. Per la validazione dei modelli è necessaria l'informazione dei consumi energetici per almeno due stagioni consecutive. Partendo dai modelli *bottom-up*, è possibile creare dei modelli semplificati a scala urbana che, utilizzando le variabili maggiormente correlate al consumo dell'edificio, ne stimano il consumo in funzione di queste variabili. Generalmente questi modelli fanno riferimento a gruppi di edifici con caratteristiche simili chiamati archetipi. I modelli *bottom-up* possono anche essere utilizzati per la valutazione del risparmio energetico a seguito di misure di efficientamento.

1.2 Modelli top-down

I modelli *top-down* partono da dati di consumo di energia a scala urbana e/o territoriale che vengono confrontati con le variabili climatiche, i dati di censimento e le indagini statistiche per determinare un consumo medio di energia degli edifici esistenti. Con questi modelli è possibile fare delle valutazioni su come variano i consumi in funzione delle variabili (ad es. dati socio-economici e climatici) e valutare i trend di consumo di energia. I modelli *top-down* a scala municipale generalmente utilizzano i dati energetici forniti dai Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES).

1.3 Modelli ibridi

I modelli ibridi integrano i modelli precedenti con metodi ingegneristici basati sui bilanci di energia su un edificio. Con questi modelli è possibile simulare variazioni del consumo di energia di un edificio dovute a condizioni climatiche, geometriche o tipologiche diverse da quelle reali.

Quindi questi modelli consentono anche di poter prevedere scenari energetici futuri ipotizzando dei cambiamenti nelle variabili energetiche, ambientali, socio-economiche o di tipo autorizzativo/legislativo. Anche i modelli *ibridi* possono essere semplificati per poter lavorare su una scala urbana.

2. Metodologia

In questa sezione viene presentata una metodologia per l'uso combinato di modelli energetici *bottom-up*, *top-down* e *ibridi* (ingegneristici) utilizzando un sistema GIS per georeferire le informazioni a una scala territoriale. In Figura 1 è descritta la procedura che viene utilizzata per la valutazione della sostenibilità, affidabilità e accessibilità energetica dei territori considerandone il consumo, la produzione e la producibilità. Tutte le informazioni vengono raccolte e georeferite attraverso un sistema GIS e quindi confrontate con i vincoli presenti sul territorio (ambientali, territoriali, tecnici, economici). In Figura 2 è rappresentato il confronto tra la domanda

e l'offerta di energia che viene effettuato attraverso la definizione dei profili (orari, giornalieri, mensili e annuali) di consumo, di produzione e di producibilità di energia. Per esempio coi dati di produzione di energia da FER e le ore di utilizzazione (Tabella 1) è possibile valutare l'energia prodotta e confrontarla con l'energia consumata e producibile.

Tabella 1. Modelli di produzione: le ore di utilizzazione equivalenti.

Impianto FER	Ore di utilizzazione equivalenti all'anno, h/anno
Biomassa	7500
Eolico	1700
Fotovoltaico	1200
Geotermico	7500
Idroelettrico	5000-6000
Solare termico	600 kWh/m ² /a

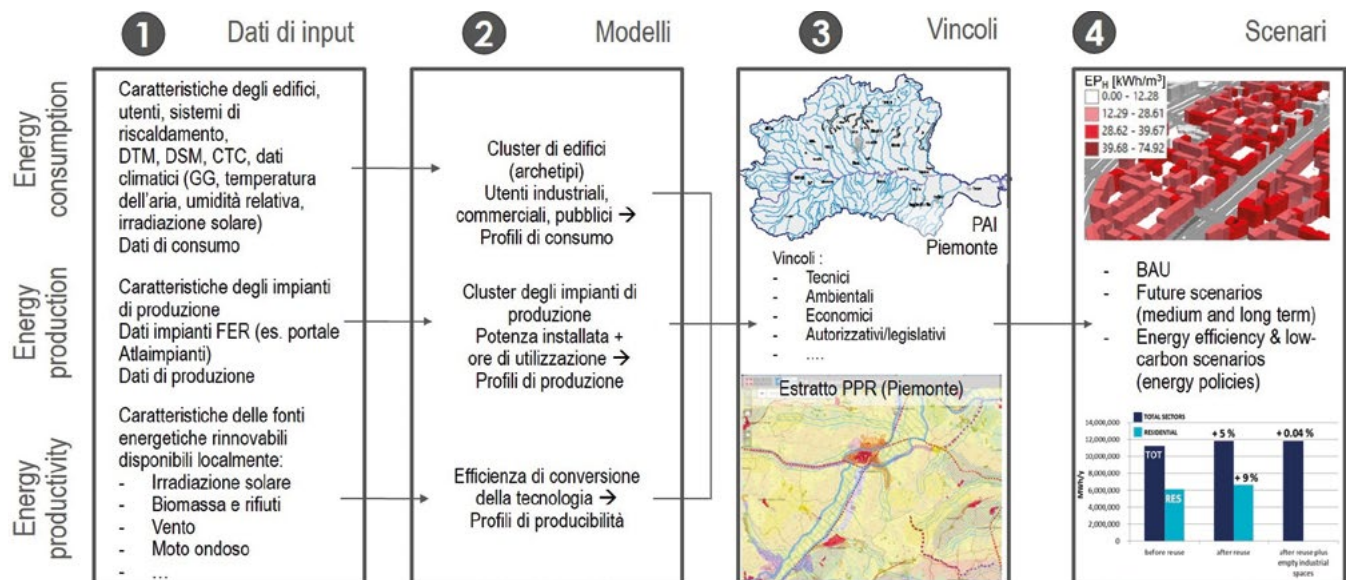


Figura 1. Metodologia GIS di consumo, produzione e producibilità dell'energia.

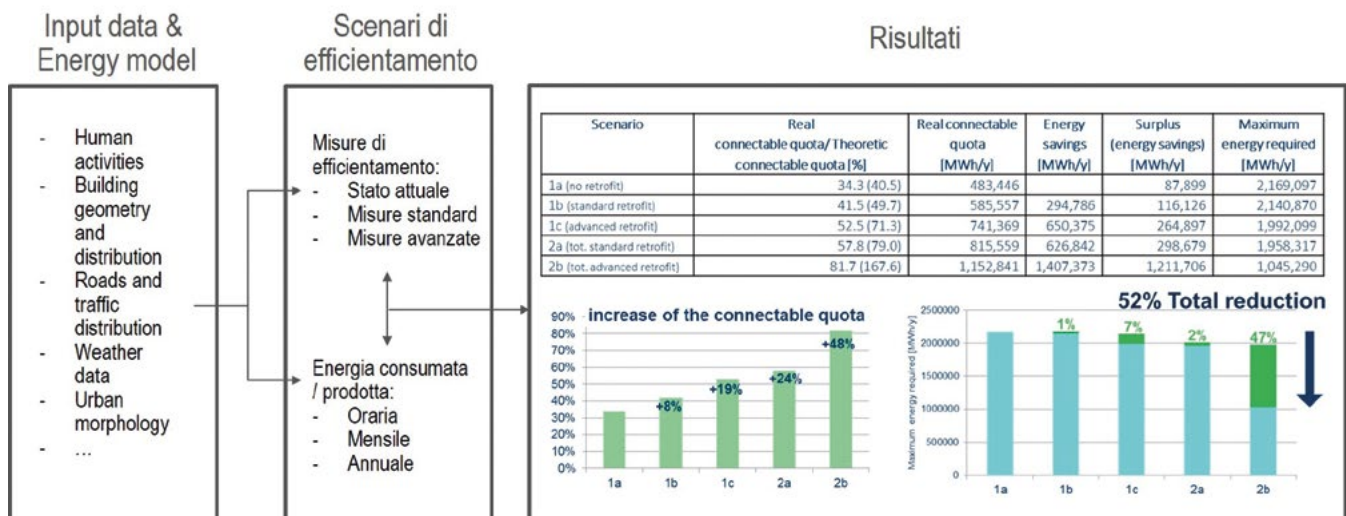


Figura 2. Modelli energetici e scenari di efficientamento energetico.

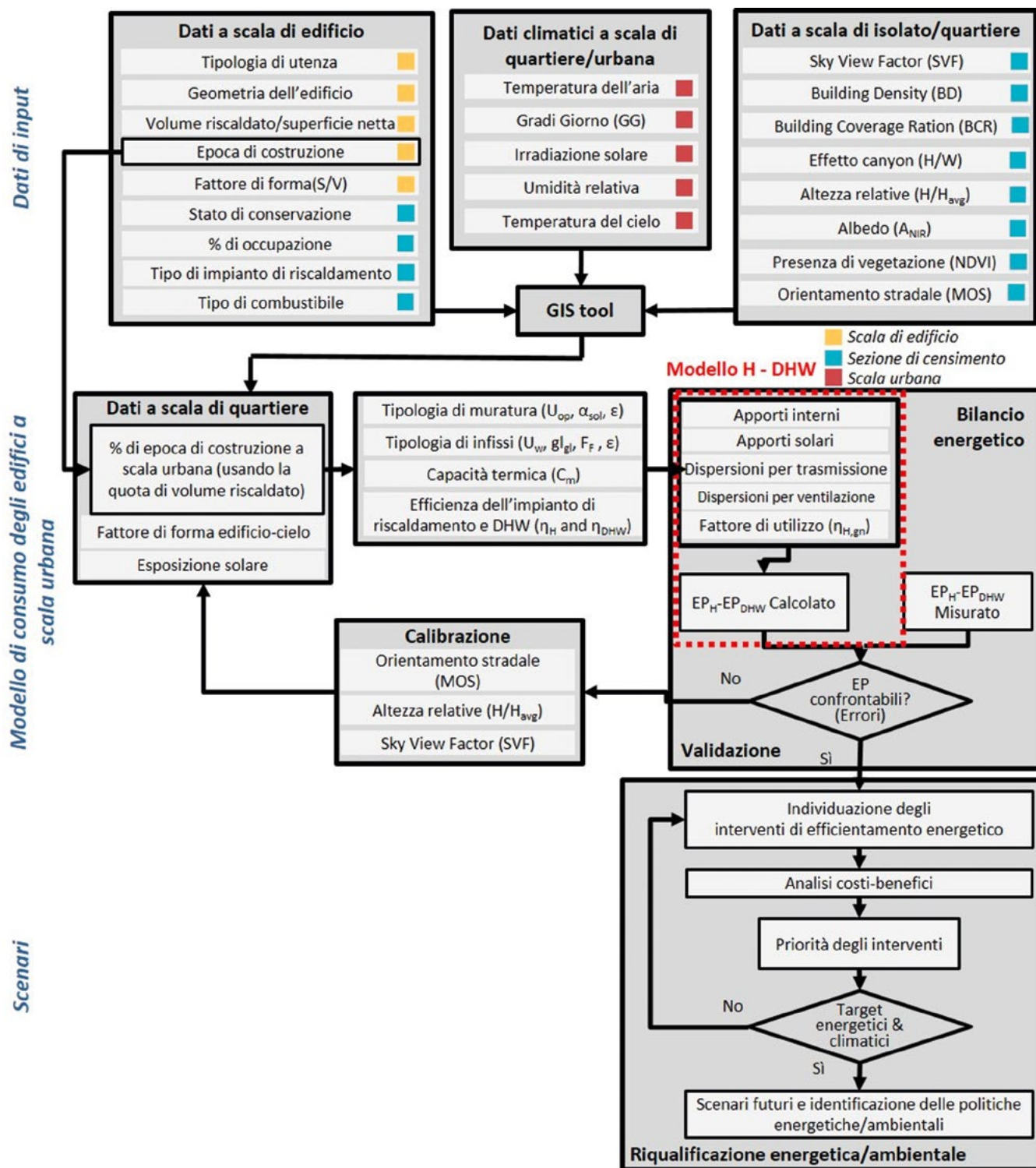


Figura 3. Metodologia di calcolo: dati di input (a scala di edificio e a scala urbana e dati climatici), creazione del modello di consumo degli edifici a scala urbana, ipotesi di riqualificazione energetica/ambientale (scenari futuri).

Soprattutto quando si considerano le FER, caratterizzate da una generazione discontinua legata principalmente alle variabili climatiche di una località o territorio, è necessario fare un bilancio tra domanda e offerta di energia giornaliera o mensile. Questo perché i sistemi di accumulo disponibili sul mercato non hanno ancora una capacità di tipo stagionale e comunque il costo di investimento dipende dalla capacità di questi sistemi.

Per la costruzione dei modelli di consumo semplificati a scala urbana, vengono usate una serie di variabili da cui dipendono i consumi energetici che sono disponibili a scala territoriale. La Figura 3 mostra la metodologia di calcolo usata per la costruzione di modelli energetici *ibridi* (bilancio di energia a scala urbana) per il calcolo del consumo per il riscaldamento degli edifici a scala urbana; si distinguono tre fasi principali: la raccolta e la georeferenziazione dei dati di

in-put, la creazione e la validazione del modello di consumo, e l'identificazione scenari di riqualificazione. Nella prima fase vengono raccolti i dati utili per il calcolo delle variabili correlate ai consumi. I dati di input fanno riferimento a diverse scale e attraverso l'uso del GIS è possibile sovrapporre le diverse informazioni a scala diversa, calcolare le variabili e visualizzarne la distribuzione a scala territoriale. I dati a scala di edificio descrivono le geometrie, forniscono informazioni sui materiali costruttivi, sulla tipologia di impianto e sui vettori energetici. Oltre ai dati a scala di edificio, ci sono altri fattori che influenzano significativamente il consumo energetico, come le caratteristiche climatiche e la morfologia urbana. Le principali variabili climatiche che vengono usate si riferiscono a: temperatura e umidità relativa dell'aria esterna, gradi giorno (GG), temperatura del cielo, irradiazione solare e velocità/direzione del vento. Per la valutazione del contesto urbano si sono considerati i parametri che servono a descrivere la relazione tra gli edifici e il contesto circostante: lo sky view factor (SVF), la densità edilizia (BD), il rapporto di copertura degli edifici (BCR), l'effetto canyon (H/W), l'altezza relativa (H/H_{avg}), il coefficiente di albedo (A_{NIR}), la presenza di aree verdi e acqua (NDVI) e l'orientamento delle strade (MOS). Dopo aver raccolto e calcolato i dati di input, si passa alla fase di georeferenziazione associando i dati all'unità territoriale a cui si riferirà

il modello (scala di isolato, quartiere, comune ecc.). Nella fase successiva di simulazione, si definiscono i flussi di energia che caratterizzano il bilancio energetico di un edificio; i risultati ottenuti dal modello vengono confrontati coi dati misurati (fase di validazione) finché l'errore è accettabile e quindi il modello è affidabile. Per perfezionare il modello si può intervenire migliorando le variabili che influenzano il consumo attraverso la fase di calibrazione, andando a modificare ad esempio anche variabili di contesto urbano. Con questo tipo di modelli, si possono ipotizzare anche scenari futuri di riqualificazione energetica attraverso l'applicazione di misure di efficientamento sui sistemi e quindi identificando le politiche energetiche più efficaci per un determinato ambiente costruito.

2.1 Dati di input

In questo lavoro, i dati di input di un modello *ibrido* per il consumo, la produzione e la producibilità di energia degli edifici a scala urbana si basa su un supporto GIS, che consente di gestire diverse tipologie di dati con unità di misura diverse e varie scale di rappresentazione. Nella Tabella 2 sono stati riportati i principali dati di input a scala Nazionale, Regionale e Comunale (facendo riferimento ad alcuni casi studio analizzati dagli autori: Torino, Pantelleria, il territorio del Pinerolese, la Regione Piemonte e il territorio italiano).

Tabella 2. Dati di input per i modelli GIS-based di consumo, produzione e producibilità di energia.

Dati di input	Tipologia	Fonte (link)
Modelli di consumo		
Carta Tecnica Comunale (CTC), Regionale (CTR), Nazionale (CTN)	Ambiente costruito / Morfologia urbana / Caratteristiche consumatori	<ul style="list-style-type: none"> Repertorio Nazionale dei Dati Territoriali: https://geodati.gov.it/geoportale/; http://www.logis-srl.it/?page_id=800; http://www.sinanet.isprambiente.it/it/rete-sinanet CTR del Piemonte, Geoportale: http://www.geoportale.piemonte.it/cms/; CTC di Torino, Geoportale: http://geoportale.comune.torino.it/web/; CTN di Pantelleria, Geoportale: http://download.geofabrik.de/europe/italy/isole.html.
Base Dati Territoriale di Riferimento degli Enti (BDTRE)		<ul style="list-style-type: none"> BDTRE del Piemonte, Geoportale: http://www.geoportale.piemonte.it/cms/bdtre; BDTRE di Torino: http://www.datigeo-piem-download.it/static/regp01/BDTRE2019_VECTOR/BDTRE_DATABASE_GEOTOPOGRAFICO_2019-LIMI_COMUNI_10_GAIMSDWL-001272-EPG32632-SHP.zip.
Andamento del terreno/costruito (DEM, DSM, DTM)		<ul style="list-style-type: none"> DEM della Nazione (precisione 20 m), ISPRA: http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/download-mais/dem20/view; DTM del Piemonte (precisione 10 m): http://www.datigeo-piem-download.it/direct/Geoportale/RegionePiemonte/DTM10/DTM10.zip; DEM (precisione 20 m) di Pantelleria, ISPRA: http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/download-mais/dem20/view.
Immagini satellitari (es. Landsat 8)		<ul style="list-style-type: none"> USGS Earth Explorer (Landsat): https://earthexplorer.usgs.gov/; Raster (precisione 30 m) di Pantelleria: https://earthexplorer.usgs.gov/.
Uso del Suolo		<ul style="list-style-type: none"> Groupware - Uso, copertura e consumo di suolo della Nazionale: http://groupware.sinanet.isprambiente.it/uso-copertura-e-consumo-di-suolo/library/; CORINE Land Cover della Nazione, ISPRA: http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/download-mais/corine-land-cover.

Dati di input	Tipologia	Fonte (link)
Censimento popolazione	Caratteristiche socio-economiche	<ul style="list-style-type: none">Dati ISTAT Nazionali: http://www.logis-srl.it/?page_id=815; http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCIS_POPRES1.
Temperatura dell'aria, umidità relativa, velocità del vento, irradiazione solare, gradi giorno (GG)	Caratteristiche climatiche	<ul style="list-style-type: none">UNI 10349-1, -2, -3:2016;PVGIS, JRC: https://re.jrc.ec.europa.eu/pvg_tools/it/tools.html;Arpa Piemonte: https://www.arpa.piemonte.it/rischinaturali/accesso-ai-dati/annali_meteorologici/annali-meteo-idro/banca-dati-meteorologica.html; http://www.arpa.piemonte.it/rischinaturali/accesso-ai-dati/selezione-gradi-giorno/selezione-gradi-giorno.html.
Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES)	Dati di consumo	<ul style="list-style-type: none">https://www.pattodeisindaci.eu/piani-e-azioni/piani-d-azione.html;PAES di Torino: http://www.comune.torino.it/ambiente/bm~doc/tape-3.pdf;PAES di Pantelleria: http://www.smartisland.eu/images/documenti_report/Pantelleria_Paes.pdf.
Attestati di Prestazione Energetica (APE)		<ul style="list-style-type: none">APE del Piemonte, SIPEE: www.sistemapiemonte.it; http://www.portale4e.it/centrale_dettaglio_pa.aspx?ID=7
Lecture contatori; Questionari/ Campagne di monitoraggio		<ul style="list-style-type: none">e-distribuzione di Pantelleria: https://private.edistribuzione.it/PortaleClienti/PED_SiteLogin;http://www.enea.it/it/Ricerca_sviluppo/documenti/ricerca-di-sistema-elettrico/condizionamento/rse165.pdf http://www.assomobiliare.it/wp-content/uploads/Rapporto_Benchmark-Consumi-Uffici_Enea-Assomobiliare_2019-00000002.pdf
Modelli di Produzione		
Questionari/ Campagne di monitoraggio; Portali on-line	Dati di produzione	<ul style="list-style-type: none">Atlaimpianti GSE della Nazione: https://www.gse.it/dati-e-scenari/atlaimpianti
Modelli di Producibilità		
Dati di irradiazione solare	Fonti energetiche rinnovabili	<ul style="list-style-type: none">Fotovoltaico GIS, JRC: https://re.jrc.ec.europa.eu/pvg_tools/it/tools.html;Solar Radiation Data SODA: http://www.soda-pro.com/web-services/atmosphere/linke-turbidity-factor-ozone-water-vapor-and-angstroembeta;Portale solare, Cities On Power: http://energia.sistemapiemonte.it/ittb-torino.
Dati Biomassa		<ul style="list-style-type: none">Sistema Informativo Forestale Regionale (SIFOR) del Pimonte: http://www.sistemapiemonte.it/cms/privati/territorio/servizi/526-sistema-informativo-forestale-regionale;Ente Nazionale Risi di Pantelleria: http://www.enterisi.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idSezione=17505&idArea=17548&idCat=17552&ID=17552&TipoElemento=categoria.
Dati Rifiuti (es. produzione di rifiuti urbani pro-capite)		<ul style="list-style-type: none">Osservatorio rifiuti di Pantelleria, ISPRA:https://www.catasto-rifiuti.isprambiente.it/index.php?pg=&width=1093&height=615.
Dati Vento		<ul style="list-style-type: none">Istituto meteorologico ECMWF di Reading, Atlante Eolico Italiano: http://atlanteolico.rse-web.it/.
Vincoli ambientali, territoriali (SIC, ZPS, SIR), tecnici	Limiti per l'installazione di impianti da FER	<ul style="list-style-type: none">Rete del Sistema Informativo Nazionale Ambientale, ISPRA: http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra;Aree protette del Piemonte, INSPIRE: http://giscartografia.csi.it/Parchi/INSPIRE_matching_table_AAPP.xls.

3.2 Scenari di riqualificazione energetica

In base ai dati di input disponibili e al tipo di modello sviluppato a scala urbana, è possibile identificare diversi scenari futuri di riqualificazione energetica e rigenerazione urbana, ipotizzando politiche e azioni volte al raggiungimento della sostenibilità e sicurezza energetica.

A titolo esemplificativo, si riportano di seguito gli scenari di efficientamento energetico analizzati per la città di Torino

attraverso l'ottimizzazione e l'espansione della rete del teleriscaldamento (TLR). Con il supporto del GIS è stato creato un database aggiornato degli edifici con tutte le informazioni disponibili a diverse scale: i dati tipologici e dimensionali degli edifici; le caratteristiche impiantistiche e i vettori energetici utilizzati; la distribuzione spaziale degli edifici; le caratteristiche della popolazione; l'attuale domanda e offerta di energia riferita ai consumi per il riscaldamento; gli edifici

collegati alla rete del TLR e quelli potenzialmente collegabili; l'identificazione degli edifici che necessitano di ristrutturazione; le informazioni relative agli interventi di riqualificazione energetica (attraverso gli Attestati di Prestazione Energetica, APE).

Per ottimizzare il funzionamento della rete del TLR, sono stati identificati degli scenari di efficientamento con l'obiettivo di ridurre l'energia richiesta dagli edifici (a seguito di misure di riqualificazione) e aumentare il numero degli utenti collegati, considerando gli edifici potenzialmente collegabili. Questa valutazione ha tenuto conto dei vincoli economici dell'allacciamento alla rete di TLR legati alla presenza di edifici con impianti autonomi e di edifici unifamiliari con volumetrie limitate.

Le principali fasi per questo tipo di valutazione sono state:

- i. analisi dei dati del TLR e calcolo della quota massima allacciabile considerando i vincoli territoriali, economici e tecnici;
- ii. identificazione delle aree critiche valutando il rapporto tra la quota collegabile reale e la quota collegabile teorica (a seguito di misure di riqualificazione) degli edifici;
- iii. valutazione del trend di risparmio energetico attraverso l'analisi degli APE; sono stati identificati due scenari di risparmio energetico: "standard" e "avanzato".
- iv. ipotesi di efficientamento energetico: con l'obiettivo di aumentare gli edifici collegabili alla rete del TLR; una prima ipotesi prevede misure di intervento nelle aree più critiche valutando una riqualificazione standard e una avanzata; una seconda ipotesi prevede misure di efficientamento in tutta l'area servita dal TLR con una riqualificazione standard e una avanzata.

3. Caso studio

In questa sezione vengono presentate, a titolo esemplificativo, alcune applicazioni dei modelli a scala urbana di consumo di energia sulla città di Torino. Gli elementi chiave del Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) della città di Torino sono il miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici esistenti, il ricorso alle fonti rinnovabili di energia, un piano del trasporto che favorisce quello pubblico e l'estensione della rete del TLR. A Torino infatti la domanda di energia degli edifici è piuttosto consistente, la maggior parte degli edifici è stata costruita prima delle leggi sul contenimento dei consumi energetici ed ha vincoli storici e architettonici che limitano le possibili azioni di riqualificazione energetica; inoltre, il complesso contesto territoriale torinese circondato da montagne, la presenza della collina, dei parchi, di quattro fiumi e di grandi aree industriali influenza significativamente i processi di pianificazione energetica ed ambientale. In questo ambito, un modello a scala urbana, può considerare le caratteristiche degli edifici ma anche i vari vincoli territoriali, ambientali, tecnici ed economici, che potrebbero ad esempio influenzare la potenziale espansione della rete del TLR nelle diverse zone della città.

In precedenti lavori di ricerca è stato stimato il consumo di energia termica annuale per tutte le utenze di Torino con un modello di tipo *bottom-up* per il settore residenziale (sono stati georeferiti i consumi di oltre 2000 edifici) e un modello *top-down* a scala municipale per tutte le utenze (residenziali e non). In una successiva analisi è stato creato un modello annuale *top-down* a una scala territoriale di 1 km x 1 km (maglie quadrate) e sono stati ipotizzati diversi scenari di riqualificazione energetica a scala urbana degli edifici residenziali di Torino facendo anche delle ipotesi sull'espansione della rete di TLR. Inoltre, l'applicazione di un modello mensile *ibrido*, applicato a circa il 50% degli edifici residenziali di Torino, ha permesso di valutare l'influenza dei parametri urbani sul consumo energetico degli edifici. Anche in questo caso è stato possibile ipotizzare scenari futuri di efficientamento energetico ma con profili mensili. Infine, con dati orari è stato possibile fare delle analisi ancor più dettagliate; applicando un modello orario *ibrido* sono state fatte delle valutazioni sull'energia termica ed elettrica producibile da tecnologie solari integrate sui tetti degli edifici. Come accennato precedentemente, questo dettaglio è necessario quando si fanno delle valutazioni sull'uso delle FER.

Naturalmente i modelli descritti sono facilmente replicabili in altri contesti urbani proprio grazie alla metodologia di analisi basata sui sistemi GIS, che consentono di georeferire le informazioni dalla scala di edificio alla quella territoriale. Ad esempio, questi modelli sono già stati applicati alle città dell'area metropolitana di Torino, a Ginevra (CH), a Essen (DE) e alla area di Gran Mendoza (AR).

4. Risultati e conclusioni

Con l'applicazione dei modelli di consumo e di risparmio di energia a scala urbana sugli edifici della città di Torino, sono stati ipotizzati scenari futuri in funzione di possibili misure di efficientamento energetico di tipo "standard" e "avanzate". Le misure di efficientamento energetico adottate considerano sia un maggior isolamento termico dell'involucro degli edifici, sia sistemi impiantistici più efficienti, compatibili con i vincoli presenti sul territorio. In particolare, sono state valutate le aree più critiche della città identificando le zone in cui gli edifici necessitano interventi urgenti al fine di ottimizzare la distribuzione del calore attraverso le reti del TLR (Figura 4). Intervendendo sugli edifici potenzialmente allacciabili, si ha un moderato risparmio energetico; in particolare, la quota volumetrica collegabile varia dall'8,5% (scenario standard) al 16,3% (scenario avanzato). Intervendendo su tutti gli edifici (anche quelli attualmente collegati) la percentuale della quota allacciabile raggiunge il 57,9% (scenario avanzato). Nella seconda fase, si applica la stessa metodologia di efficientamento a tutti gli edifici di Torino allacciati e potenzialmente allacciabili. I risultati dimostrano una notevole riduzione dei consumi di energia termica, con la possibilità di collegare quasi tutti gli edifici potenziali. Tenendo conto dei risparmi energetici

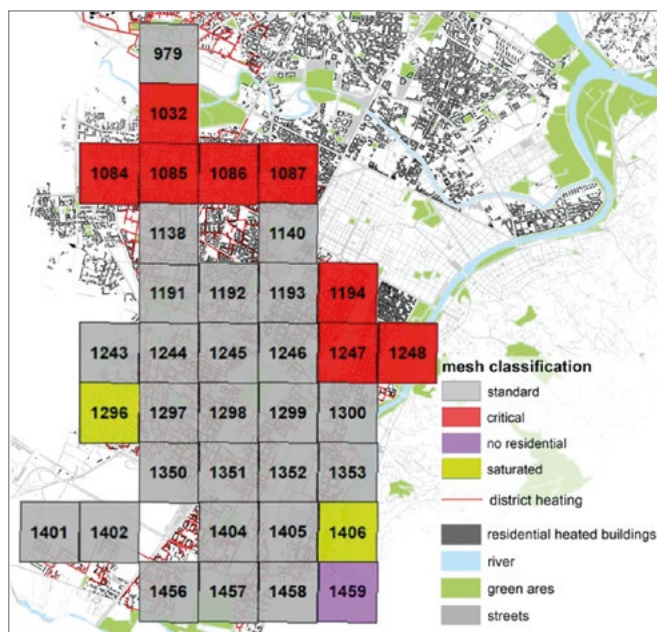


Figura 4. Classificazione di 36 maglie: aree standard, critiche, non residenziali e sature (100% collegato alla rete del TLR).

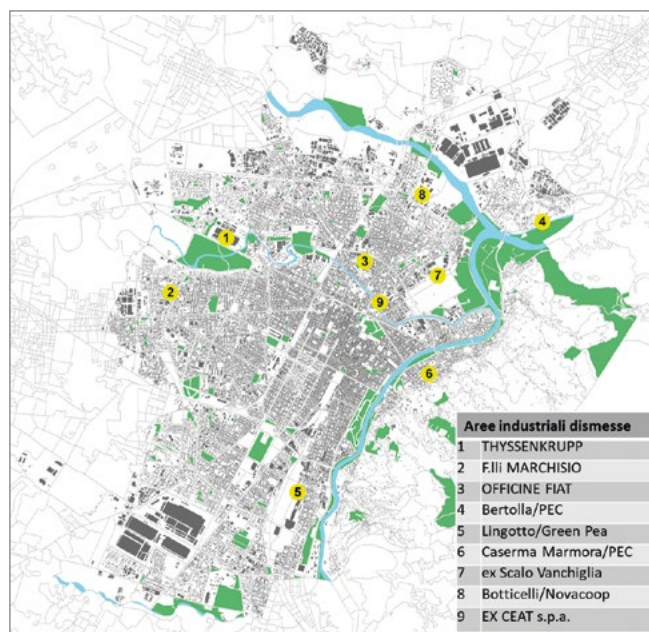


Figura 5. Censimento degli spazi industriali dismessi a Torino.

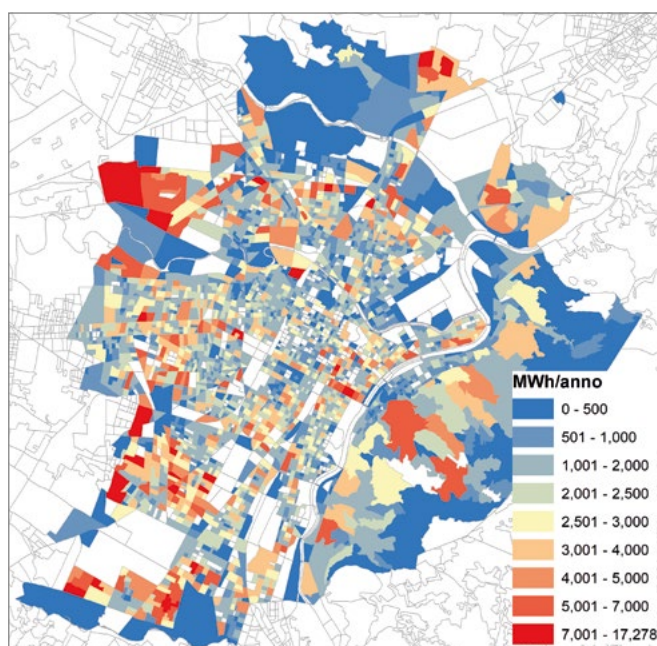


Figura 6. Valutazione dei consumi residenziali attuali (a) e a seguito di riqualificazione degli spazi vuoti (b).

per i diversi scenari, l'energia fornita può essere considerevolmente ridotta da 2,169,097 MWh/anno (aree critiche) a 1,045,290 MWh/anno (l'energia richiesta si riduce del 52%). Ad oggi la percentuale di edifici collegabili è pari al 34.3%, ipotizzando un'efficientamento energetico di tutti gli edifici allacciati e potenzialmente allacciabili alla rete del TLR, la percentuale aumenta del 23,5%.

Questi modelli possono essere anche usati per valutare le politiche urbane di riutilizzo di edifici esistenti e spazi vuoti, problema tipico delle città post-industriali come Torino. Nell'ambito del progetto *Untitled*, per la città è stata fatta

una valutazione dei consumi energetici dopo il riutilizzo di aree ex-industriali (Figura 5) e di edifici residenziali disabitati. Naturalmente, il riutilizzo di spazi vuoti causerà un aumento del consumo di energia a beneficio però di altri aspetti, ad esempio un minore necessità di altre costruzioni e una migliore qualità degli spazi urbani. La Figura 6 mostra il consumo di energia a scala di sezione di censimento per il riscaldamento di edifici residenziali prima e dopo il loro riutilizzo. I consumi attuali del settore residenziale corrispondono a circa 6,095,726 MWh/anno, a seguito del riutilizzo degli spazi vuoti raggiungono 6,683,799 MWh/

anno. Di conseguenza le emissioni passano da 1,280,103 a 1.403.598 $t_{CO_2,eq}$ /anno (coefficiente di emissione del gas naturale: 0,21 $t_{CO_2,eq}$ /MWh). Considerando anche i dati di consumo che si avrebbero andando a riqualificare le aree industriali dismesse, si avrebbe un consumo aggiuntivo di 4,504 MWh/anno e una conseguente quota di emissioni pari a 2,072 $t_{CO_2,eq}$ /anno (coefficiente di emissione dell'energia elettrica: 0,46 $t_{CO_2,eq}$ /MWh).

Per migliorare la sostenibilità della città in un contesto urbano ad alta densità è necessario riutilizzare gli edifici esistenti e gli spazi vuoti ottimizzando: la domanda di energia dei diversi utenti; la fornitura di energia ad esempio attraverso la rete del TLR; la produzione di energia da fonti rinnovabili sfruttando le tecnologie che si possono integrare nell'involucro degli edifici o nelle strutture urbane. I meccanismi e gli incentivi finanziari volti al miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici dovrebbero avere un ruolo centrale nella riduzione della domanda di energia a breve e a lungo termine (EPDB, 2018/31/EU). In Italia le detrazioni fiscali, a seguito di riqualificazioni energetiche, sono state confermate fino al 31 dicembre 2021; lo schema *Ecobonus* può essere un efficace strumento per stimolare l'efficientamento energetico degli edifici con incentivi attraverso esenzioni, indennità o benefici fiscali (ad esempio, la detrazione fiscale consente di accedere ad uno sconto del 50-65% della spesa sostenuta).

I modelli energetici degli edifici descritti possono essere utili per pianificare strategie a scala urbana o territoriali per uno sviluppo più sostenibile del territorio, al fine di aiutare le amministrazioni locali nella definizione di politiche di intervento adattate al reale contesto costruito.

Riferimenti bibliografici

- M. Carozza, G. Mutani, S. Coccolo, J. H. Kaempf, *Introducing a hybrid energy-use model at the urban scale: the case study of Turin (IT)*, in *3rd BSA-Italy Conference Proceedings*, BU Press 3rd IBPSA-Italy Conference, Bolzen 8-10.2 2017, 8 pp. non numerate.
- C. Delmastro, G. Mutani, L. Schranz, G. Vicentini, *The role of urban form and socio-economic variables for estimating the building energy savings potential at the urban scale*, in «International Journal of Heat and Technology», n. 33-4, 2015, pp. 91-100.
- E. Guelpa, G. Mutani, V. Todeschi, V. Verda, *A feasibility study on the potential expansion of the district heating network of Turin*, in «Energy Procedia», n. 122, 2017, pp. 847-852.
- E. Guelpa, G. Mutani, V. Todeschi, V. Verda, *Reduction of CO₂ emissions in urban areas through optimal expansion of existing district heating networks*, in «Journal of Cleaner Production», n. 204, 2018.
- G. Mutani, V. Cristino, M. Bullita, *The urban heat island of the Metropolitan City of Turin. Strategies for a sustainable urban planning*, in *XXIII Conference A.I.P.T.* (Associazione Italiana Proprietà Termofisiche), Torino, 21-22 settembre 2017, Torino 2018, pp. 105-123.
- G. Mutani, F. Fiermonte, *The Urban Microclimate and the Urban Heat Island. A model for a sustainable urban planning*, in R. Ingaramo, A. Voghera (eds.), *Topics and Methods for Urban and Landscape Design*, Urban and Landscape Perspectives n. 19, Springer, Cham 2016, on line.
- G. Mutani, M. Fontanive, M.E. Arboit, *Energy-use modelling for residential buildings in the metropolitan area of Gran Mendoza (AR)*, in «Italian Journal of Engineering Science», vol. 61+1, n. 2, December 2018, pp. 74-82.
- G. Mutani, A. Gamba, S. Maio, *Space heating energy consumption and urban form. The case study of residential buildings in Turin (Italy)*, in *11th Conference on Sustainable of Energy, Water and Environmental Systems*, Lisbon 2016, pp. 1-17.
- G. Mutani, V. Todeschi, *An energy balance model at a neighbourhood scale for residential buildings*, in *Energy Efficiency*, Springer, under revision.
- G. Mutani, V. Todeschi, V. Coors, J. Kaempf, M. Fitzky, *Building energy consumption modelling at urban scale: three case studies in Europe*, in *INTELEC[®] 2018 - International Telecommunications Energy Conference*, Torino 7-11th October 2018.
- G. Mutani, V. Todeschi, *Energy Resilience, Vulnerability and Risk in Urban Spaces*, in «Journal of Sustainable Development of Energy, Water and Environment Systems», n. 6-4, 2018, pp. 694-709.
- G. Mutani, V. Todeschi, G. Grisolia, U. Lucia, *Introduction to Constructal Law Analysis for a Simplified Hourly Energy Balance Model of Residential Buildings at District Scale*, in «Tecnica Italiana-Italian Journal of Engineering Science», n. 63-1, 2019, pp. 13-20.
- G. Mutani, V. Todeschi, E. Guelpa, V. Verda, *Buildings efficiency models and the optimization of the district heating network for low-carbon transition cities*, in Paolo Bertoldi (Ed.), *Building Efficiency Models and the Optimization of the District Heating Network for Low-Carbon Transition Cities*, Springer, Cham 2013.
- G. Mutani, V. Todeschi, *Space heating models at urban scale for buildings in the city of Turin (Italy)*, in «Energy Procedia», n. 122, 2017, pp. 841-846.
- G. Mutani, V. Todeschi, *Urban Building Energy Modeling: hourly energy balance model of residential buildings at district scale*, in *37th UIT Heat Transfer Conference*, Padova, June 24th-26th 2019.

Città post-antropocentriche: visione artificiale e complessità urbana

Post-Anthropocentric Cities: Computer Vision and Urban Complexity

FABIO IAPAOLLO

Abstract

La possibile commercializzazione, in un futuro più o meno prossimo, di automobili a guida autonoma ha dato vita ad un acceso dibattito circa gli effetti trasformativi dell'automazione dei trasporti sulle realtà urbane. Proponendo un rovesciamento di prospettiva rispetto alle linee proposte dalla ricerca *Untitled* per l'analisi degli spazi urbani, questo articolo tenta di rispondere al seguente quesito: in che modo la geografia essenzialmente ibrida delle città influenza lo sviluppo di sistemi autonomi di guida? Con intento descrittivo, vengono analizzate alcune specificità socio-spaziali urbane che, rendendo particolarmente difficile la visione artificiale dei veicoli autonomi, ne ostacolano l'introduzione all'interno città. Con intento speculativo, viene prospettata la possibilità che siano le stesse città a subire interventi di riconfigurazione volti ad accomodare questi nuovi attori spaziali non-umani.

The possible commercialization, in the near or distant future, of self-driving cars has led to a heated debate on the transformative effects of transport automation on urban realities. By proposing a reversal of perspective, if compared to the proposals at urban level offered by the Untitled project, this article attempts to answer the following question: how does the essentially hybrid geography of cities influence the development of automated driving systems? With descriptive intent, this work focuses on some urban socio-spatial specificities that, by making the computer vision of autonomous vehicles particularly difficult, hinder their introduction into the cityscape. With speculative intent, it is suggested that cities themselves might be reconfigured so as to accommodate these emerging non-human spatial actors.

Fabio Iapaolo, dottorando in Urban and Regional Development presso il Politecnico di Torino.

fabio.iapaolo@polito.it

1. Autono-mobilità

Al momento della sua apparizione sulle strade americane agli inizi del Novecento, l'automobile era considerata un bene di lusso a esclusivo uso e diletto d'una ristretta cerchia di appassionati. Come ben noto, solo a seguito di gradual, seppur profondi, adattamenti culturali, normativi, economici e infrastrutturali¹, l'automobile sarebbe poi diventata, nel corso del secolo scorso, un prodotto di massa destinato non solo a diventare un simbolo indiscusso di modernità², ma anche, e soprattutto, a cambiare radicalmente la forma e la socialità urbana³. Di recente, l'automobile è tornata a far parlare di sé, diventando il tema centrale di un acceso dibattito sul presente e il futuro delle città contemporanee. Questo rinnovato interesse è in larga parte dovuto alla possibile commercializzazione, in un futuro più o meno prossimo, di automobili a guida autonoma, e cioè in grado di assumere tutte quelle funzioni di

guida che, nelle automobili tradizionali, sono gestite da un conducente umano. Un tempo relegate all'alveo della fantascienza, le automobili a guida autonoma sono oggi diventate una concreta possibilità. Al momento, la loro introduzione sulle strade urbane è da alcuni considerata imminente, o comunque inevitabile⁴, da altri, invece, una fantasia destinata a rimanere tale, almeno per qualche decennio⁵. Ciò che appare fuori discussione, tuttavia, è il potenziale di questa tecnologia di innescare, un po' come avvenne con le auto a motore più di un secolo fa, un'ampia serie di trasformazioni, culturali e spaziali, la cui portata, al momento, è oggetto di speculazione da parte di ingegneri, pianificatori, architetti, giuristi, esperti di etica e amministratori pubblici.

Come sostenuto dai suoi principali fautori, tra cui, non c'è da sorprendersi, le stesse case automobilistiche, l'utilizzo di automobili a guida autonoma potrebbe generare enormi guadagni sociali in termini di sicurezza, accessibilità, efficienza e sostenibilità. Il tema della sicurezza stradale, in particolare, costituisce la principale base discorsiva su cui fa leva la legittimazione politica al loro sviluppo. La guida autonoma, infatti, potrebbe ridurre drasticamente il numero di incidenti stradali che, secondo alcune stime, nel 94% dei casi sono da attribuirsi ad errore umano⁶. Non essendo più prevista la presenza di un guidatore, verrebbe inoltre garantito l'accesso alla mobilità privata a fasce della popolazione finora escluse quali le persone molto anziane o con disabilità visive. Un ulteriore vantaggio è riconducibile al fatto che, in via ipotetica, l'automazione della guida potrebbe favorire la transizione verso un più efficiente e sostenibile sistema di mobilità condivisa. La conseguente riduzione, stimata dell'80%⁷, dei veicoli di proprietà, consentirebbe, da un lato, di alleviare la congestione stradale, dall'altro, di destinare a nuovi usi superfici urbane ed edifici adibiti a parcheggio.

Al netto di questi possibili benefici, molti interrogativi sugli impatti di breve e medio termine delle automobili a guida autonoma restano ancora privi di risposta, basti pensare, a tal riguardo, alla possibile scomparsa o marginalizzazione di una delle professioni più praticate al mondo, l'autotrasporto. Inoltre, la necessità di mobilitare ingenti investimenti pubblici volti a favorire l'integrazione dei sistemi di guida automatizzata all'interno degli spazi urbani, potrebbe disincentivare misure di potenziamento del trasporto pubblico collettivo o provocare tagli ad altri settori, quali la sanità e l'istruzione⁸. Un tema particolarmente dibattuto riguarda l'attribuzione della responsabilità in caso di incidenti o infrazioni. Dato che, per definizione, la guida autonoma non richiede la presenza di un conducente, non è ancora chiaro, da un punto di vista legale, se di eventuali danni provocati dal veicolo debba rispondere il proprietario dello stesso, la casa produttrice, o le aziende che sviluppano software. Un ulteriore aspetto critico è legato al rischio concreto che i software di guida possano diventare bersaglio di attacchi informatici⁹.

Un secolo fa, le automobili a motore consentirono di modernizzare un sistema di mobilità privato basato

principalmente su carrozze a trazione animale¹⁰, ritenute lente, poco efficienti e persino inquinanti a causa della presenza di carcasse ed escrementi di cavallo sulle strade cittadine¹¹. Le trasformazioni – e annessi problemi – dovuti alla diffusione, su scala planetaria, dell'automobile a motore sarebbero però stati compresi solo a posteriori, a distanza di decenni. Oggi, i maggiori sostenitori delle auto a guida autonoma, per lo più grandi attori privati quali Waymo (Google), Tesla e Uber, si fanno portavoce di una visione di futuro che appare al contempo utopica e inevitabile. La guida autonoma è vista, in termini riduzionistici, come una mera sfida ingegneristica giustificata sulla base della possibilità di rendere le strade pubbliche più sicure, inclusive e sostenibili, ponendo così termine ad una lunga serie di esternalità negative associate alle automobili tradizionali. Tuttavia, questa visione si regge su un presupposto fallace, e cioè che l'automazione della guida possa avvenire senza frizioni politiche, lasciando le realtà urbane sostanzialmente inalterate. Di fatto, però, per consentire l'introduzione delle automobili a guida autonoma all'interno delle città, il paesaggio urbano dovrà necessariamente essere re-immaginato e ridisegnato. Allo stato attuale delle cose, infatti, le città si configurano come territori particolarmente ostici per le automobili a guida autonoma, e in particolar modo per i complessi sistemi di percezione artificiale che esse utilizzano per mappare l'ambiente circostante.

Benché il dibattito sulle automobili senza conducente sia per lo più incentrato su questioni etiche e legali relative alla loro supposta autonomia decisionale¹², di recente maggiore attenzione è stata riservata agli impatti specificatamente urbani, sia positivi che negativi, di questa tecnologia¹³. Ciò detto, un aspetto solo marginalmente preso in considerazione nella letteratura è il modo in cui il contesto-città influenzi lo sviluppo – e metta in luce i limiti – dei sistemi di guida automatizzata. In controtendenza rispetto alla dominante impostazione che mette in relazione automazione e spazio urbano secondo una logica causale diretta e tecno-determinista, questo articolo, proponendo un ribaltamento di prospettiva, si pone l'obiettivo di rispondere al seguente quesito: in che modo la geografia essenzialmente ibrida delle città condiziona lo sviluppo dei sistemi autonomi di guida?

È opportuno sottolineare che, da un punto di vista teorico e metodologico, un'automobile a guida autonoma può essere al contempo concepita sia come un assemblaggio tecnico, costituito da varie componenti hardware e software e caratterizzato da elevata complessità interna, sia come un assemblaggio socio-tecnico¹⁴, parte integrante di quello che viene qui definito, parafrasando quanto scritto da Urry¹⁵ in merito alle automobili tradizionali – un "sistema di autonoma-mobilità" che comprende infrastrutture fisiche e digitali, algoritmi di *machine learning*, dataset, sistemi di geo-localizzazione, cartografie 3D, leggi e codici della strada, roboetica, culture della mobilità, nuove pratiche sociali e modalità d'uso dello spazio pubblico. Di conseguenza, per comprendere – ed

anticipare – gli impatti ad ampio raggio dell'automazione dei trasporti sulle città ed evitare di darne una lettura semplificata e lineare che pone le seconde in un rapporto di effettualità rispetto alla prima, la dimensione tecnica non può essere scissa da quella socio-spaziale, e viceversa.

Il presente contributo si articola in due parti complementari. Nel tentativo di dare una risposta empirica al quesito esplicitato poco sopra, la prima parte volge lo sguardo all'interno della "scatola nera"¹⁶ delle automobili a guida autonoma, allo scopo di portarne alla luce le logiche interne e i limiti tecnici in relazione alla complessa morfologia socio-spaziale urbana¹⁷. In particolare, con intento descrittivo, verranno analizzate alcune specificità urbane che, complicando la percezione artificiale delle auto a guida autonoma, ne ostacolano, o quanto meno ritardano, l'introduzione all'interno delle strade cittadine. La seconda parte è da intendersi come un breve esercizio di *anticipatory governance*¹⁸, in cui verranno tracciate possibili traiettorie di trasformazione degli ambienti urbani finalizzate ad accomodare la percezione algoritmica e logica preventiva delle automobili a guida autonoma. Con intento speculativo, viene dunque prospettata la possibilità che siano le stesse città a subire interventi di riconfigurazione volti a garantire una più sicura co-esistenza tra automobili a guida autonoma ed altri utenti del traffico – umani in primis – con cui esse si contenderanno lo spazio urbano.

2. Sensorio artificiale

Negli ultimi anni, il dibattito pubblico sulla mobilità automatizzata è stato quasi totalmente assorbito dal clamore mediatico che si è venuto a creare attorno alle automobili a guida autonoma. Un aspetto tuttavia rimasto per lo più in ombra è che, di fatto, l'automazione di alcuni sistemi di trasporto è già avvenuta in altri contesti, basti pensare, ad esempio, alle metropolitane automatiche con convogli senza macchinista o ai carrelli a guida automatica oggi utilizzati in misura sempre maggiore nella logistica infra-portuale¹⁹. Seppur basata su soluzioni tecnologiche decisamente meno avanzate rispetto a quelle finora proposte per lo sviluppo di automobili a guida autonoma, l'automazione di questi veicoli è stata facilitata dal fatto che essa prende forma in spazi poco complessi, relativamente statici e sostanzialmente prevedibili, in cui l'interazione tra veicolo e ambiente circostante è limitata ad un ventaglio ristretto di possibilità di azione. Un treno senza macchinista, ad esempio, opera all'interno di un sistema chiuso, con un percorso definito e delimitato da binari e fermate prestabilite per la salita e la discesa dei passeggeri. Le sue funzioni – così come l'ambiente in cui opera – sono per lo più prevedibili e dunque in larga misura preprogrammabili. Un simile discorso vale per i carrelli mobili utilizzati nella logistica automatizzata, chiamati a svolgere mansioni ripetitive in contesti strutturati e mono-funzionali, in cui vi è ridotta interazione con altri veicoli e/o persone.

Al contrario, le automobili a guida autonoma, per poter operare all'interno di spazi estremamente dinamici e complessi quali appunto le strade pubbliche, devono essere in grado di rispondere in maniera adattiva e tempestiva, nell'ordine dei millisecondi, a numerose situazioni di traffico che non possono essere conosciute a priori. Rispetto a contesti extra-urbani, le città, per la loro densità, eterogeneità morfologica e natura essenzialmente ibrida – in termini non solo di configurazione ed usi dello spazio fisico, ma anche, e soprattutto, per varietà di fruitori delle strade – moltiplicano i fattori di incertezza. Nel denso traffico cittadino, un'automobile deve interagire con una miriade di altri utenti della strada (ad es. pedoni, ciclisti, altri veicoli, animali), ciascuno dei quali agisce in maniera indipendente e il cui comportamento è spesso difficilmente predicibile. In ogni dato istante, un'automobile a guida autonoma deve essere in grado di assolvere contemporaneamente a diverse funzioni, alcune preprogrammabili, altre invece sempre contingenti ad eventi imprevedibili. Ad esempio, essa è tenuta ad adeguare il proprio andamento in base alla velocità dei veicoli che la precedono o reagire prontamente in situazioni di emergenza (ad es. se un pedone attraversa improvvisamente la strada).

Per poter operare in maniera sicura, le automobili a guida autonoma devono innanzitutto essere in grado di percepire, a prescindere da condizione meteorologiche e di illuminazione, ciò che le circonda, così da evitare collisioni con altri utenti della strada, sia umani, sia non-umani. In altre parole, un'automobile a guida autonoma costituisce un esempio concreto di quella che il filosofo ed urbanista francese Virilio²⁰, già negli anni ottanta, aveva profeticamente definito «visione senza sguardo», in cui «la capacità d'analisi dell'ambiente circostante» e «l'interpretazione automatica del senso degli avvenimenti» viene delegata al computer²¹. Per un'automobile a guida autonoma, quella che, con linguaggio antropomorfo, viene generalmente definita percezione artificiale, in termini più propriamente tecnici si riferisce a complessi metodi di analisi statistica, basati su algoritmi di *machine learning*, utilizzati per stimare classe e localizzazione degli oggetti che si trovano in prossimità del veicolo e predire il loro comportamento nell'immediato futuro. Tipicamente, un'automobile a guida autonoma opera secondo una logica sequenziale di percezione-decisione-azione. Per percepire l'ambiente, vengono impiegate quattro tipologie di sensori: videocamere, radar, sensori a ultrasuono e scanner Lidar (acronimo dall'inglese *Light Detection and Ranging*)²². I dati raccolti attraverso l'uso combinato di queste diverse tipologie di sensori vengono poi integrati e processati in tempo-reale così da elaborare un modello statico del mondo. Sulla base di queste informazioni, i software di guida calcolano l'appropriata manovra da effettuare nella situazione di traffico corrente.

Per un'automobile a guida autonoma, la percezione dell'ambiente non è mai certa al 100%, e ciò è dovuto in parte a ragioni interne riferibili ai limiti tecnici dei sistemi di percezione

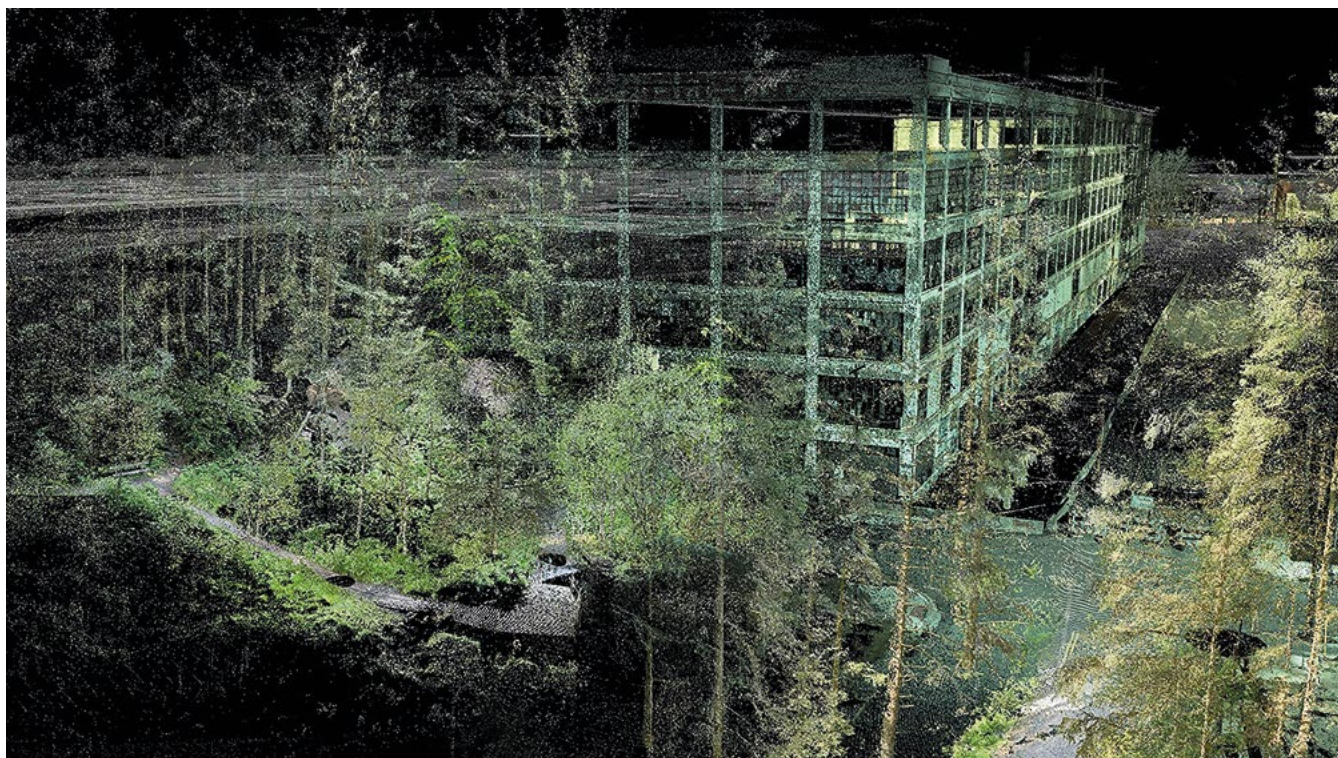


Figura 1. Liam Young, Tim Maughan, *Where The City Can't See* (fotogramma), 2016. Ambientato in una futuristica Detroit, questo film è stato girato interamente utilizzando uno scanner Lidar. Per gentile concessione degli Artisti.

artificiale, in parte a variabili esterne. L'incertezza interna scaturisce da possibili errori a livello sia di acquisizione (ad es. ostruzione o malfunzionamento di uno o più sensori) che elaborazione dati (ad es. errata determinazione di classe, posizione e traiettorie future degli altri utenti del traffico). La principale fonte di incertezza è però da attribuirsi a fattori esterni, ed in particolar modo all'interazione tra veicolo, infrastruttura urbana e, soprattutto, esseri umani.

Le strade urbane sono state finora costruite in maniera tale da facilitare la loro fruizione da parte di persone, automunite e non. I segnali stradali, ad esempio, sono progettati e posizionati nell'ambiente urbano avendo a mente il mondo in cui le persone percepiscono, a livello visivo e uditivo, il mondo circostante, e fare in modo che il loro contenuto semantico possa essere interpretato in maniera rapida ed inequivocabile, anche in condizioni di scarsa visibilità, parziali ostruzioni o quando si viaggia in automobile a velocità elevate. Ciò che per una persona può risultare di immediata lettura, per un'automobile a guida autonoma può talvolta diventare un compito molto complesso, che richiede un dispendio di ingenti risorse computazionali²³. Inoltre, adesivi e graffiti applicati sulla segnaletica stradale²⁴ o sull'asfalto²⁵ possono trasformarsi, volutamente o non, in pericolosi dispositivi di manomissione dei complessi sistemi di visione artificiale di cui esse sono dotate.

In contesti urbani, densamente trafficati e con percorsi pedonali e ciclabili che molto spesso intersecano e/o sono contigui alle carreggiate stradali, la convivenza tra automobili a guida autonoma ed esseri umani diventa particolarmente



Figura 2. James Bridle, *Untitled (Autonomous Trap 001)*, Monte Pernaso, Grecia, 2017. Per gentile concessione dell'artista.

rischiosa. Ciò è dovuto a due principali ragioni. Innanzitutto, il movimento di pedoni e ciclisti, notoriamente caratterizzato da cambi di direzione repentini, è difficilmente inscrivibile entro pattern ricorrenti di comportamento, e dunque solo approssimativamente descrivibile in termini probabilistici. Inoltre, le persone sono caratterizzate da elevata variabilità, in termini sia fisionomici/somatici, sia di abbigliamento²⁶. Lo sviluppo di un algoritmo utilizzato per classificare ciclisti e pedoni avviene generalmente tramite metodi di

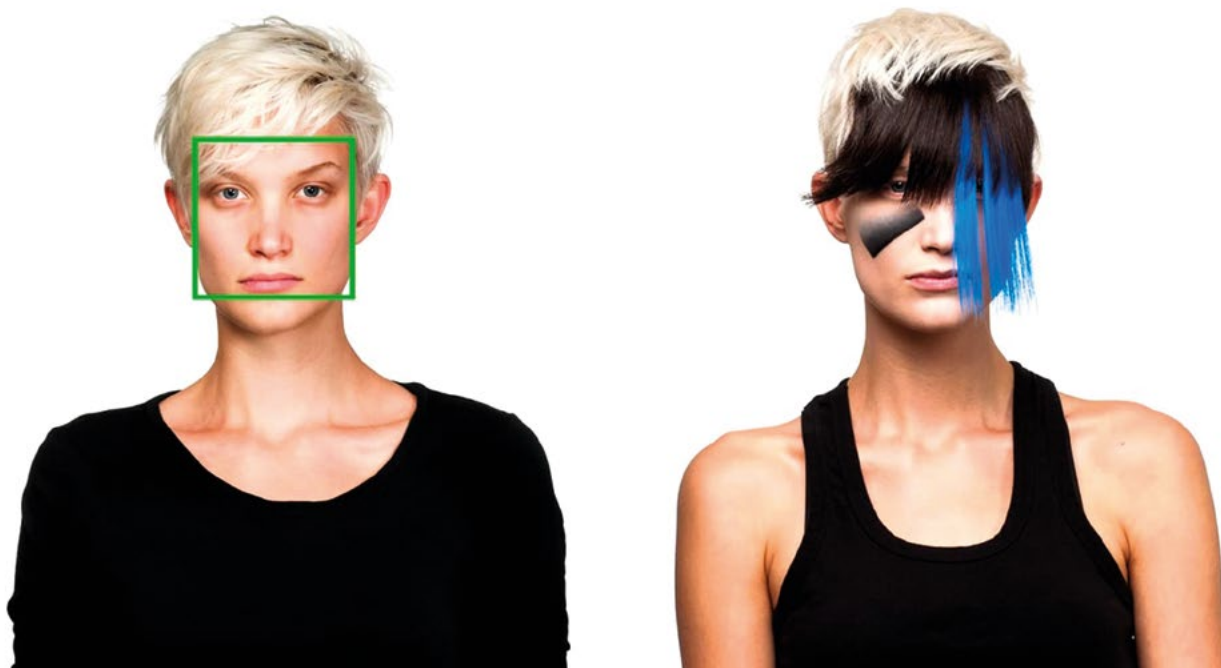


Figura 3. Adam Harvey, CV Dazzle (Look N° 5 per il New York Times Op-Art), 2010. Questo progetto esplora tecniche di camouflage basate esclusivamente sull'utilizzo di particolari acconciature e trucchi che, alterando i tratti tipici di un volto umano, sono in grado di sabotare algoritmi di riconoscimento facciale. Per gentile concessione dell'Artista.

apprendimento automatico supervisionato. Durante la fase di allenamento (in inglese, *training*), l'algoritmo apprende, sulla base di un vastissimo campione di immagini pre-etichettate contenenti persone, i pattern visivi distintivi degli esseri umani. In questo modo, l'algoritmo estrae induttivamente una funzione matematica che verrà a seguito utilizzata per discernere ciclisti e pedoni nelle immagini catturate in tempo reale dalle videocamere di bordo. Tuttavia, l'elevata variabilità umana, in termini di posa/apparenza, riduce sensibilmente la capacità dell'algoritmo di generalizzare oltre quanto appreso nella fase di *training*, e cioè di interpretare con successo immagini a cui non è mai stato esposto prima. Diverse soluzioni sono state finora adottate per ridurre i fattori di incertezza, sia interni che esterni, associati all'utilizzo di automobili a guida autonoma, specialmente considerando che errori a livello di percezione dell'ambiente possono risultare fatali per la vita di persone sia all'interno che all'esterno dell'automobile. Ciò si è generalmente tradotto nell'utilizzo di un numero maggiore di sensori per assicurare ridondanza e ridurre incertezza nell'acquisizione ed elaborazione di dati relativi all'ambiente circostante²⁷, a scapito però di un maggiore onere computazionale e tempi di esecuzione più lunghi²⁸, nonché costi di produzione (e vendita) proibitivi.

3. Città post-antropocentriche

L'inaffidabilità dello stato dell'arte dei sistemi di guida automatizzata nell'interpretare e anticipare la complessità del mondo urbano rappresenta il principale deterrente per l'introduzione, su larga scala, di veicoli a guida autonoma all'interno delle città, fatta eccezione per alcuni accordi specifici

come ad esempio quello siglato tra Uber e lo stato dell'Arizona e tuttavia poi sospeso a seguito di un incidente stradale costato la vita, nel marzo 2018, a un pedone a Tempe²⁹. Finora, l'atteggiamento generalmente assunto a livello istituzionale in merito alla *governance* dei sistemi di guida automatizzata è stato per lo più passivo, autorizzando, e talvolta promuovendo, l'utilizzo di aree circoscritte e controllate dei centri urbani come territori *test-bed*³⁰ per i sistemi di guida automatizzati. Un tale atteggiamento denota non solo ferma confidenza nei possibili benefici legati all'automazione della guida, ma anche una certa fiducia nel fatto che essi possano essere realizzati senza un diretto e sostanziale coinvolgimento pubblico, in termini sia regolamentari che materiali/infrastrutturali. Al contempo, per le case automobilistiche, garantirsi l'accesso ai centri urbani è fondamentale, da un lato, per valutare l'affidabilità dello stato dell'arte dei propri veicoli, dall'altro, per raccogliere dati in condizioni di traffico reale essenziali per migliorare i software di guida.

Alla luce dei diversi incidenti che hanno finora coinvolto automobili a guida semi-autonoma o autonoma, quest'ultime sono spesso finite sotto i riflettori per via della loro intrusiva, se non addirittura pericolosa, presenza sulle strade pubbliche, mentre le case automobilistiche sono state spesso criticate a causa della loro irresponsabilità sociale. Di recente, però, si è assistito ad un rovesciamento discorsivo nel dibattito pubblico³¹, e diverse critiche sono state mosse, per lo più da parte dalle stesse case automobilistiche, verso l'assenza di sforzi pubblici, finanziari e politici, volti ad adeguare gli spazi urbani al funzionamento delle automobili a guida autonoma, con conseguente ritardo nella realizzazione dei

potenziali benefici associati alla loro introduzione sulle strade pubbliche³². In altre parole, se fino a poco tempo fa ad essere messa in discussione era la capacità dei veicoli autonomi di navigare in maniera sicura il mondo urbano così com'è, più di recente si è iniziato a problematizzare l'infrastruttura materiale e sociale urbana in quanto incongrua al loro funzionamento. Questa impostazione retorica prevede che, benché pure sempre perfettibili grazie al *machine learning*, le tecnologie di guida autonoma hanno raggiunto una fase matura³³, con conseguente slittamento sugli enti governativi della responsabilità politica nell'accelerare la transizione verso la mobilità automatizzata.

Questo slittamento della responsabilità produce effetti concreti per quanto riguarda le modalità attraverso cui l'automazione della guida potrebbe essere realizzata. Di fatto, se fino ad oggi si è cercato di migliorare l'affidabilità dei veicoli autonomi attraverso l'utilizzo di tecnologie sempre più avanzate in grado di far fronte alla complessità urbana, una possibile soluzione potrebbe essere quella di ridurre la complessità degli ambienti in cui essi operano.

Agli inizi del Novecento, le strade pubbliche erano coabitate da innumerevoli attori, tra cui pedoni, venditori ambulanti, bambini a cui era consentito di giocare liberamente, ciclisti, mezzi su rotaia. L'introduzione dell'automobile motore diede però vita a un nuovo fenomeno sociale specificatamente urbano, l'incidente stradale di massa³⁴, di cui erano spesso vittime pedoni e soprattutto bambini. In Gran Bretagna, come prima risposta a questo problema, si intervenne normativamente imponendo che le automobili circolassero a passo d'uomo, precedute da una persona agitante una bandiera rossa³⁵. Negli Stati Uniti, invece, lo spazio fisico urbano fu nel giro di pochi decenni trasformato radicalmente in funzione delle automobili, con interventi a livello sia infrastrutturale, suddividendo le strade pubbliche in aree riservate ai veicoli e altre, più marginali, alle persone, sia normativo, per garantire che questa partizione materiale e funzionale fosse effettivamente rispettata.

Oggi, diverse soluzioni sono state proposte per favorire l'integrazione dei veicoli autonomi nel traffico urbano, come ad esempio l'utilizzo di segnaletica digitale comunicante via wireless con i sistemi automatici di guida, o utilizzando una colorazione speciale per le automobili a guida autonoma che ne segnali la presenza nel traffico³⁶. Tuttavia, un po' come avvenuto per le automobili tradizionali, le automobili a guida autonoma potranno diventare realtà soltanto se sostenute da un complesso sistema di automobilità³⁷ che comprende non solo infrastrutture e segnaletica stradale, ma anche nuove forme di socialità urbana. Una possibile soluzione per favorire l'introduzione dei veicoli autonomi in contesti urbani potrebbe essere quella di creare corsie ad essi riservate, così da rendere il loro funzionamento più prevedibile e simile a quello di una metropolitana automatica (cosa che però richiederebbe ingenti investimenti pubblici e radicali cambiamenti dello spazio fisico urbano). Oppure, allo

stato attuale delle cose, potrebbero esserci interventi normativi (e normalizzanti) volti a standardizzare l'apparenza delle persone, ad esempio, imponendo l'uso di vestiti più simili ad un'uniforme, in modo da garantire la loro leggibilità da parte degli algoritmi.

A oggi, non è ancora chiaro se, quando, e come le automobili a guida autonoma potranno circolare nei centri urbani. Ciò che appare inevitabile, tuttavia, è che la loro commercializzazione potrà avvenire solo a seguito di cambiamenti infrastrutturali e sociali volti a rendere le città più "leggibili" da parte dei sistemi di percezione artificiale, attualmente inaffidabili nel denso e popolato traffico urbano. Si apre così la prospettiva per un urbanismo post-antropocentrico, in cui le strade delle nostre città saranno ridisegnate non più attorno alle persone (automunite e non), ma per accomodare questi nuovi attori spaziali non-umani.

Note

¹ Peter D. Norton, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, MIT Press, Cambridge-Londra 2008. Si veda anche Mike Featherstone, Nigel Thrift, John Urry (a cura di), *Automobilities*, Sage, Londra 2005.

² Henri Lefebvre, *La vita quotidiana nel mondo comune*, Il Saggiatore, Milano 1979.

³ Jane Jacobs, *Life and Death of American Cities*, Random House, New York 1961.

⁴ Matthew Claudel, Carlo Ratti, *Full speed ahead: How the driverless car could transform cities*, in «McKinsey and Company», n. 14, 2015. Recuperato da <https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights/full-speed-ahead-how-the-driverless-car-could-transform-cities>.

⁵ Joel Janai, Fatma Güney, Aseem Behl, Andreas Geiger, *Computer Vision for Autonomous Vehicles: Problems, Datasets and State-of-the-Art*, in «Journal of Photogrammetry and Remote Sensing», 2017. Recuperato da <https://arxiv.org/abs/1704.05519>.

⁶ Commissione Europea, *Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE*, Commissione Europea, Bruxelles 2016. Recuperato da <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52016DC0787>.

⁷ Matthew Claudel, Carlo Ratti, *Full speed ahead...* cit.

⁸ Pascale-L. Blyth, Milos N. Mladenovic, Bonnie A. Nardi, Hamid R. Ekbia, Norman M. Su, *Expanding the Design Horizon for Self-Driving Vehicles: Distributing Benefits and Burdens*, in «IEEE Technology and Society Magazine», n. 35, 2016/3, pp. 44-49.

⁹ Tim Maughan, *No One's Driving: Autonomous Vehicles Will Reshape Cities, but is Anyone Taking Control of How?*, in Liam Young (a cura di), *Machine Landscapes: Architectures of the Post-Anthropocene*, John Wiley & Sons, Oxford 2019, pp. 92-99. Recuperato da <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1002/ad.2395>.

¹⁰ Frank W. Geels, *The dynamics of transitions in socio-technical systems: A multi-level analysis of the transition pathway from horse-drawn carriages to automobiles (1860-1930)*, in «Technology Analysis and Strategic Management», n. 17, 2005/4, pp. 445-476.

¹¹ Joel A. Tarr, Clay McShane, *The Horse in the City: Living Machines in the Nineteenth Century*, Johns Hopkins University Press, Baltimore 2007.

- ¹² Edmond Awad, Sohan Dsouza, Richard Kim, Jonathan Schulz, Joseph Henrich, Azim Shariff, Jean-François Bonnefon, Iyad Rahwan, *The Moral Machine experiment*, in «Nature», vol. 7729, n. 563, 2018, pp. 59-64.
- ¹³ Fábio Duarte, Carlo Ratti, *The Impact of Autonomous Vehicles on Cities: A Review*, in «Journal of Urban Technology», 25/4, 2018, pp. 3-18.
- ¹⁴ Manuel De Landa, *A New Philosophy of Society: Assemblage Theory and Social Complexity*, Continuum, Londra-New York 2006.
- ¹⁵ John Urry, *The 'System' of Automobility*, in Mike Featherstone, Nigel Thrift, John Urry (a cura di), *Automobilities...* cit., pp. 25-39.
- ¹⁶ Bruno Latour, *Pandora's Hope: Essays on the Reality of Science Studies*, Harvard University Press, Cambridge-Londra 1999.
- ¹⁷ La conoscenza degli aspetti tecnico-ingegneristici delle automobili a guida autonoma è stata acquisita, nell'ambito della mia ricerca di dottorato, tramite una sistematica revisione della letteratura sul tema e interviste con esperti di settore, nonché grazie alla collaborazione, in qualità di studente visitatore, con il gruppo di ricerca: *Intelligenza Artificiale e Filosofia dei Media* (in tedesco: *Künstliche Intelligenz und Medienphilosophie*, KIM), Università di Arte e Design, Karlsruhe. Per una panoramica sul funzionamento, da un punto di vista strettamente tecnico, delle automobili a guida autonoma, si rimanda a: Ekim Yurtsever, Jacob Lambert, Alexander Carballo, Kazuya Takeda, *A Survey of Autonomous Driving: Common Practices and Emerging Technologies*, in *IEEE Transactions on Intelligent Vehicles* (in corso di stampa). Recuperato da <https://arxiv.org/abs/1906.05113>. Si veda inoltre: Joel Janai, Fatma Güney, Aseem Behl, Andreas Geiger, *Computer Vision...* cit.
- ¹⁸ Leon S. Fuerth, *Foresight and anticipatory governance*, in «Foresight», n. 11/4, 2009, pp. 14-32.
- ¹⁹ Fox Chu, Sven Gailus, Lisa Liu, Liumin Ni, *The future of automated ports*, in «McKinsey & Company», 2018. Recuperato da <https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/the-future-of-automated-ports>.
- ²⁰ Paul Virilio, *La macchina che vede. L'automazione della percezione*, Sugarco, Milano 1989.
- ²¹ *Ibid.*, p. 123.
- ²² Gli oggetti presenti nei fotogrammi catturati dalle videocamere vengono classificati mediante algoritmi che ne determinano la categoria semantica di appartenenza (ad es. pedoni, ciclisti, altri veicoli). I radar di medio e lungo raggio vengono utilizzati per determinare posizione e velocità relativa di possibili ostacoli, mentre i sensori ad ultrasuono sono impiegati principalmente per evitare urti durante manovre di parcheggio. La tecnologia Lidar consente di acquisire dettagliate scansioni tridimensionali, a 360 gradi, dell'ambiente circostante.
- ²³ Benché al di là della portata di questo articolo, un aspetto molto importante da sottolineare è che lo sviluppo di algoritmi di *machine learning* sottende il reclutamento (e molto spesso sfruttamento), tramite *crowdsourcing*, di manodopera invisibile impiegata per etichettare target d'interesse (ad es. pedoni, ciclisti) in milioni di immagini grezze che verranno a seguito utilizzate per "allenare" gli algoritmi di classificazione in modalità di apprendimento supervisionato. Ad oggi, l'irreperibilità di dataset contenenti un numero esaustivo di immagini pre-etichettate raffiguranti vari target di interesse (ad es. immagini di persone riprese da diverse angolazioni ed in contesti stradali/urbani) costituisce uno dei principali problemi legati allo sviluppo di più affidabili algoritmi di classificazione. Per quanto riguarda l'impiego di manodopera invisibile per lo sviluppo di tecnologie basate su *machine learning*, si veda ad esempio: Kate Crawford, Vladan Joler, *Anatomy of an AI System: The Amazon Echo as an anatomical map of human labor, data and planetary resources*, in «AI Now Institute & Share Lab», 2018. Recuperato da <https://anatomyof.ai>.
- ²⁴ Trevor Mogg, *Stickers on street signs can confuse self-driving cars, researchers show*, in «Digital Trends», 6 agosto, 2017. Recuperato da <https://www.digitaltrends.com/cars/self-driving-cars-confuse-stickers-signs/>.
- ²⁵ Tencent Keen Security Lab, *Experimental Security Research of Tesla Autopilot*, 2019. Recuperato da <https://keenlab.tencent.com/en/2019/03/29/Tencent-Keen-Security-Lab-Experimental-Security-Research-of-Tesla-Autopilot/>.
- ²⁶ Joel Janai, Fatma Güney, Aseem Behl, Andreas Geiger, *Computer Vision...* cit., p. 15.
- ²⁷ Per esempio, le automobili semi-autonome di Tesla sono dotate di otto telecamere, utilizzate in maniera integrata in modo da garantire una copertura visiva omnidirezionale. Informazione reperibile sul sito ufficiale italiano di Tesla: https://www.tesla.com/it_IT/support/software-v9.
- ²⁸ In base a quanto stabilito dalla SAE (*Society of Automotive Engineers*), le automobili a guida autonoma, per essere considerate tali, devono essere in grado di mappare l'infrastruttura stradale cosiddetta fissa (ad es. percorsi di navigazione, segnaletica stradale, edifici) ricorrendo esclusivamente ai sensori di bordo, ma ciò comporterebbe un enorme dispendio di risorse computazionali che potrebbero essere invece utilizzate per potenziare la percezione di target mobili, quali pedoni, ciclisti, o altri veicoli. Per ovviare a questo problema, Waymo (Google), con uno sforzo cartografico notevole, ha sviluppato mappe ad alta risoluzione in cui sono dettagliate, nell'ordine dei centimetri, informazioni relative, ad esempio, all'altezza del bordo dei marciapiedi, larghezza delle carreggiate e tipologia / posizione esatta della segnaletica stradale. Si veda: Waymo Team, *Building maps for a self-driving car*, in «Medium», 13 dicembre, 2016. Recuperato da <https://medium.com/waymo/building-maps-for-a-self-driving-car-723b4d9c-d3f4>.
- ²⁹ Nell'area metropolitana di Phoenix. Si veda: Andrea Daniele Signorelli, *L'Arizona sospende i test delle auto autonome di Uber*, in «La Stampa», 27 marzo 2018. Recuperato da <https://www.lastampa.it/>.
- ³⁰ Orit Halpern, Jesse LeCavalier, Nerea Calvillo, Wolfgang Pietsch, *Test-bed Urbanism*, in «Public Culture», 25/2, 2013, pp. 272-306.
- ³¹ Jack Stilgoe, *Seeing Like a Tesla: How Can We Anticipate Self-Driving Worlds?*, in «Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation», n. 3, 2017, pp. 1-20. Recuperato da <http://www.glocalismjournal.net/issues/beyond-democracy-innovation-as-politics/articles/seeing-like-a-tesla-how-can-we-anticipate-self-driving-worlds.kl>.
- ³² Andrew Ng, Yuanqing Lin, *Self-Driving Cars Won't Work Until We Change Our Roads And Attitudes*, in «Wired», 15 marzo 2015. Recuperato da <https://www.wired.com/2016/03/self-driving-cars-wont-work-change-roads-attitudes/>.
- ³³ Secondo quanto sostenuto, ad esempio, da Claudel e Ratti «da un punto di vista tecnologico, le automobili senza guidatore sono arrivate, adesso sta alle città riuscire a integrarle [trad. dell'autore]». Matthew Claudel, Carlo Ratti, *Full Speed...* cit.
- ³⁴ Peter D. Norton, *Fighting Traffic...* cit., p. 11 sg.
- ³⁵ Jack Stilgoe, *Seeing Like a Tesla...* cit., p. 11.
- ³⁶ Andrew Ng, Yuanqing Lin, *Self-Driving Cars...* cit.
- ³⁷ John Urry, *The 'System' of Automobility...* cit.